Das Schiffsgläubigerrecht

nach dem Binnenschiffahrts-Gesetz.

Inaugural-Dissertation

der

juristischen Fakultät

der

Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Oskar Graemer

Referendar in Coblenz

Approbiert am 28. Oktober 1907.

Coblenz-Lützel

Typographische Kunst-Anstalt Gebrüder Breuer.

1908.

164

Das Schiffsgläubigerrecht

nach dem Binnenschiffahrts-Gesetz.

Inaugural-Dissertation

der

juristischen Fakultät

der

Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Oskar Graemer

Referendar in Coblenz

Approbiert am 28. Oktober 1907.

Coblenz-Lützel

Typographische Kunst-Anstalt Gebrüder Breuer.

1908.

Referent: Univ.-Professor Dr. Sehling.

Meinen Eltern.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

I. Kapitel.

§ 1. Einleitung 9

§ 2. Geschichtliches und Allgemeines über die Haftung des Rheders 11

§ 3. Das Schiffsgläubigerrecht der Binnenschiffahrt bis zur reichsgesetzlichen Regelung durch das Binnenschiffahrts-Gesetz in seiner Gestalt vom 20. Mai 1898 12

§ 4. Sachlicher und örtlicher Geltungsbereich des Binnenschiffahrts-Gesetzes hinsichtlich des Schiffsgläubigerrechts 13

II. Kapitel.

§ 5. Entstehung des Schiffsgläubigerrechts und die einzelnen ihm zugrunde liegenden Forderungen 15

III. Kapitel.

§ 6. Umfang des Schiffsgläubigerrechts hinsichtlich des Gegenstandes 27

a) Schiff und Zubehör 27

b) Fracht 28

c) Ersatzforderungen 30

§ 7. Umfang des Schiffsgläubigerrechts hinsichtlich der Forderung . 31

IV. Kapitel.

§ 8. Rangordnung der Schiffsgläubigerrechte unter einander bei den Forderungen der Ziffern 1 bis 5 des § 102 B. Sch. G. 32

a) Forderungen aus verschiedenen Fahrten 33

b) Forderungen aus derselben Fahrt 34

c) Forderungen aus derselben Fahrt und derselben Ziffer des § 102 B. Sch. G. 34

§ 9. Rang der Forderungen der Versicherungsanstalten 34

§ 10. Verhältnis des Schiffsgläubigerrechts zu andern Pfandrechten . . 35

a) Bezüglich der Fracht 35

b) Bezüglich des Schiffes 35

§ 11. Rangordnung der auf den Ladungsgütern haftenden Pfandrechte 38

V. Kapitel.

§ 12. Uebertragung des Schiffsgläubigerrechts 39

Seite

VI. Kapitel.

§ 13. Dauer des Pfandrechts der Schiffsgläubiger am Schiff und Zubehör und die besonderen Endigungsgründe desselben . . . 40
a) Verkauf des Schiffes im Wege der Zwangsversteigerung . 40
b) Aufgebot der Schiffsgläubiger bei den übrigen Veräußerungen des Schiffes 41
1. Veräußerung einer Schiffspart 43
c) Verjährung 44
§ 14. Dauer des Pfandrechtes der Schiffsgläubiger an der Fracht . . 47

VII. Kapitel.

§ 15. Haftung des Schiffseigners gegenüber den Schiffsgläubigern . . 48
a) Im Allgemeinen 48
b) Die einzelnen Fälle und Voraussetzungen der beschränkten persönlichen Haftung 50
1. Ausfall eines Schiffsgläubigers 50
2. Aussendung des Schiffes zu einer neuen Reise . . . 50
3. Einziehung der Fracht, des Kaufgeldes für das Schiff und der Vergütungen im Falle der großen Haverei . 52

VIII. Kapitel.

§ 16. Ueber die Rechtsnatur des Schiffsgläubigerrechts 54

IX. Kapitel.

§ 17. Geltendmachung des Schiffsgläubigerrechts durch Klage . . . 56

Literaturverzeichnis.

Abraham, Die hanseatische Rechtsprechung auf dem Gebiete des Handels-, Versicherungs-, Wechsel- und Seerechts. Hamburg 1900.

Aost, Das Pfandrecht am Schiffe nach dem B. G. B. für das Deutsche Reich. Würzburger Diss. 1899.

Begründungen. Berlin 1895.

Bericht der IX. Kommission über den derselben zur Vorberatung überwiesenen Gesetzentwurf betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt. Reichstagsdrucksachen IX. Legislaturperiode, III. Session, 1894/95.

Boyens, Das deutsche Seerecht. I. Bd. Leipzig 1897, II. Bd. Leipzig 1901.

Brodmann, Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches. Berlin 1906.

„ Ueber die rechtliche Natur des Schiffsgläubigers. In Goldschmidts Zeitschrift, 52. Bd.

Biermann, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Berlin 1905.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. Stuttgart 1903.

Crome, System des deutschen bürgerlichen Rechts, III. Tübingen 1905.

Dernburg, Das Sachenrecht des Deutschen Reiches u. Preußens. Halle 1904.

Ehrenberg, Beschränkte Haftung. 1880.

Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Leipzig 1884.

Enneccerus und Lehmann, Das bürgerliche Recht. 2. Bd. Marburg 1901.

Fechner, Das Buchpfandrecht am Schiff. Leipziger Diss. Borna-Leipzig 1906.

Förtsch, Die Reichsgesetze betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei. 2. Aufl., Leipzig 1900.

Gareis und Fuchsberger, Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch. Berlin 1891.

Gareis, Das deutsche Handelsrecht. Berlin 1899.

Goldmann, Das Reichsgesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt. Berlin 1896.

Hatschek, Das deutsche Binnenschiffahrtsrecht. Leipzig 1896.

Heck, Das Seerecht von Tortosa in der Redaktion von 1272. Berlin.

Jaeckel, Kommentar zum Zwangsversteigerungsgesetz. 2. Aufl., Berlin 1904.

Keidel, Die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und Flößerei in den Annalen des Deutschen Reiches für Gesetzgebung, Verwaltung und Statistik, von Dr. G. Hirth und Dr. H. v. Seydel, 30. Jahrgang 1897, Nr. 5.

Klitscher, Der Rhein und die Rheinschiffahrt in Velhagen und Klasings Monatsheft für August 1907.

Knitschky, Das vertragsmäßige Schiffspfandrecht in Gruchots Beiträgen. Bd. 45.

Kretschmar, Sachenrecht des Bürgerlichen Gesetzbuches. Leipzig 1906.

Laband, Seerecht von Amalfi, herausgegeben und erläutert von Professor Dr. Laband.

Landgraf, Das Reichsgesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei. 2. Aufl., Berlin 1900.

Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechts. Leipzig 1906.

Leo, Deutsches Seehandelsrecht. München 1902.

Lewis, Das deutsche Seerecht. Kommentar zum 5. Buche des A. D. H. G. B. Leipzig 1884.

Löhr, Zentralorgan für das deutsche Handels- und Wechselrecht. 5. Bd., Elberfeld 1869.

Luerssen, Das Schiffsgläubigerrecht und die übrigen seerechtlichen Pfandrechte. Leipziger Diss., Borna-Leipzig 1901.

Makower, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Berlin 1900.

Makower und Loewe, Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei. Berlin 1903.

Mittelstein, Deutsches Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht. Hamburg 1889.

Mittelstein, Deutsches Binnenschiffahrtsrecht. 2. Aufl., Leipzig 1903.

Neumann, Handausgabe des Bürgerlichen Gesetzbuches für das Deutsche Reich. Berlin 1905.

Pappenheim, Handbuch des Seerechts. Leipzig 1906.

Pferdmenges, Die rechtliche Natur der Klage des Schiffsgläubigers. Erlanger Diss. 1895.

Plank, Bürgerliches Gesetzbuch nebst Einführungsgesetz. 3. Bd., Berlin 1906.

Protokoll der Kommission zur Beratung eines A. D. H. G. B., herausgegeben von Lutz.

Schaps, Das deutsche Seerecht. Kommentar zum 4. Buche des Handelsgesetzbuches. Berlin 1906.

Sohm, Institutionen. Leipzig 1903.

Starke, Das Schiffspfandrecht. Diss. Leipzig 1906.

Stengel, Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts. 3. Bd. Freiburg 1897.

Stockmann, Die rechtliche Stellung der Schiffsgläubiger nach See- und Binnenschiffahrtsrecht. Diss. Greifswald 1901.

Wagner, Handbuch des Seerechts. In Bindings Handbuch der deutschen Rechtswissenschaft III., 3. 1. Leipzig 1884. Via mala Brief vom Jahre 1473.

Werner, Vorträge des Binnenschiffahrtsrechts. Magdeburg 1903.

Zeitschrift Goldschmidts, Bd. 35 lex Rhodia, Bd. 27 Seerecht Wisby.

I. Kapitel.

§ 1. Einleitung.

Der Erlaß des Reichsgesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt ist der Erfolg der seit den letzten Jahrzehnten, schon bei der Beratung des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches aufgetretenen Bestrebungen für eine eingehende und einheitliche Regelung des Binnenschiffahrtsrechtes. Der allgemeine Charakter des Gesetzes wird einerseits durch den auf das Gebiet des Privatrechts beschränkten Zweck der Aufgabe, wiewohl es auch öffentlich rechtliche Bestimmungen enthält, andererseits durch die von der Natur der Sache gebotene Anlehnung an die Bestimmungen des Seerechts gekennzeichnet. Die Verhältnisse der See- und Binnenschiffahrt sind in mannigfacher Hinsicht verwandt. Andererseits sind die Verhältnisse bei der See- und Binnenschiffahrt doch im einzelnen vielfach verschieden und diesem Umstande Rechnung tragend, hat das Gesetz die Verhältnisse der Binnenschiffahrt in einer den Verhältnissen der Seeschiffahrt ähnlichen und doch die von derselben verschiedene Natur der Binnenschiffahrt berücksichtigenden Weise geregelt.

Einer Vermengung beider Gebiete ist äußerlich schon dadurch vorgebeugt, daß das B. Sch. G. als selbständiges Gesetz dem H. G. B. gegenübertritt. Die im Seerecht geregelten, aber vom B. Sch. G. nicht übernommenen Materien finden auf das Binnenschiffahrtsrecht keine Anwendung.

Das Schweigen des Binnenschiffahrtsrechtes über im Seerechte geregelte Materien besagt, daß dieselben keine Aufnahme haben finden sollen; auch ist dann eine analoge Anwendung des Seerechts auf das Binnenschiffahrtsrecht unzulässig.

Direkte Verweisungen auf das Handelsgesetzbuch enthält das B. Sch. G. nur in § 26 auf einige Paragraphen für das Frachtgeschäft, in § 85 auf solche für die große Haverei und in § 92 auf etliche Paragraphen für Schiffszusammenstöße.

Freilich haben auch die allgemeinen Grundsätze des H. G. B. für die Beurteilung eines Rechtsverhältnisses der Binnenschiffahrt in Ermangelung besonderer Bestimmungen des B. Sch. G. selbst dann Geltung, wenn das Rechtsverhältnis in den Rahmen eines Handelsgeschäftes im Sinne der §§ 343, 344 fällt (vgl. auch § 1 No. 5 und § 345) oder der Schiffseigner etwa in Gemäßheit des § 2 des H. G. B. die Kaufmannseigenschaft besitzt. [1])

Im übrigen aber ist das B. Sch. G. aus sich selbst zu interpretieren und da, wo seine Vorschriften nicht erschöpfend sind, haben ergänzend die Vorschriften des B. G. B. Platz zu greifen.

Die Binnenschiffahrt hat nicht mehr nur für eine beschränkte Anzahl von Interessenten eine praktische Bedeutung, sondern sie spielt infolge ihres außerordentlichen Aufschwunges im allgemeinen deutschen Wirtschaftsleben eine ganz hervorragende Rolle und wird mit dem Ausbau unserer Kanalnetze, dem Fortschritte des Wasser- und Schiffbaus immer mehr an Bedeutung für die Allgemeinheit gewinnen. Um die jährlich in Millionen von Tons in Betracht kommenden Güter und die gewaltigen Mengen von Personen auf dem Wasser fortzubewegen, bedarf es gewaltiger Transportmittel, deren Umfang eine gewisse Beleuchtung der Umstand gibt, daß allein auf dem Rhein nach dem Rheinschiffahrtsregister im Jahre 1906 der Bestand der Rheinflotte sich auf 9262 Segelschiffe und Schleppkähne und 1272 Dampfschiffe d. i. auf zusammen 10534 Fahrzeuge belief. Im Jahre 1905 haben die Schiffe der vereinigten deutschen Gesellschaften auf der Strecke von Mannheim bis Rotterdam 2963685 Personen befördert. [2]) Dem Aufschwung der Binnenschiffahrt und der durch ihn wachsenden Bedeutung des B. Sch. G. entspricht nicht die Kenntnis dieses Gesetzes und die Beschäftigung mit ihm. Abgesehen von einigen Kommentaren ist die Literatur über das Binnenschiffahrtsgesetz gering. Namentlich gibt es fast keine Abhandlungen über einzelne Materien des B. Sch. G. Die folgende Betrachtung über das Schiffsgläubigerrecht nach B. Sch. G. mag daher als gerechtfertigt erscheinen.

---

[1]) Vgl. auch unten S. 23.

[2]) vgl. Klitscher.

§ 2. Geschichtliches und Allgemeines über die Haftung des Rheders.

1. Die Beschränkung der Haftung des Rheders ist nicht römisch rechtlichen Ursprungs. Das r. R. läßt den exercitor navis für die ihm aus den Rechtsgeschäften des magister navis erwachsenden Verbindlichkeiten in derselben Weise unbeschränkt haften, wie für die von ihm selbst eingegangenen. Hat der Herr den Sklaven als Schiffskapitän (magister navis) eingesetzt und damit also ein Generalmandat auf alle dem Schiffskapitän als solchen zufallenden Geschäfte bezüglich, erteilt, so kann aus allen Geschäften, welche der Dritte mit diesem servus als Schiffskapitän geschlossen hat, gegen den Herren als den Rheder (exercitor navis) mit der actio exercitoria geklagt werden und zwar auf das Ganze. Dies ist auch dann der Fall, wenn ein nicht der Gewalt unterworfener den Auftrag zu stellvertretender Geschäftsführung erhalten hat. Die actio exercitoria findet also auch im Falle der Anstellung eines freien Mannes als Schiffskapitän statt.

Schon in den mittelalterlichen Rechtsquellen wird jedoch nicht selten die Haftung des Rheders auf das der See anvertraute Vermögen (Schiff und Fracht) in den Fällen beschränkt, wo sie ihren Grund in irgendeiner Handlung des Schiffers hat [1]). Daß den Forderungen, die aus der bestimmungsmäßigen Verwendung des Schiffes zur Seefahrt entsprungen sind, unter bestimmten Voraussetzungen vorzugsweise ein Recht auf Befriedigung aus dem Schiffswerte zukomme, war zum Teil auch schon im Mittelalter anerkannt [2]), und die neuen Seerechte stimmen darin überein, daß dies von allen Forderungen aus Aufwendungen zur Erhaltung und Rettung des Schiffs aus eigner Gefahr zu gelten habe.

Die alte, in verschiedenen Formen seit dem Mittelalter auftretende Gestalt der beschränkten Haftung des Rheders hat das Allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch übernommen und in eigenartiger Art geregelt. Die Grundzüge dieser Regelung sind niedergelegt in den §§ 486, 755, 756, 761, 771—775 H. G. B. [3])

[1]) Cons. del mare. Vgl. Boyens I., S. 183, und die dort angegebene Literatur.

[2]) So bei der Heuerforderung, dem Darlehen zum Bau eines Schiffes, den Ersatzansprüchen der Landungsinteressenten; Seerecht von Amalfi c. 61.

[3]) Ueber die verschiedenen Systeme der Haftung des Rheders in den heutigen geltenden Rechten siehe bei Boyens I, Seite 185.

§ 3. Das Schiffsgläubigerrecht der Binnenschiffahrt bis zur reichsgesetzlichen Regelung durch das Binnenschiffahrtsgesetz in seiner Gestalt vom 20. Mai 1898.

Das Binnenschiffahrtsrecht unterstand bis in die neueste Zeit grundsätzlich den Normen des Landhandelsrechts. Von dieser Regel war insofern eine Ausnahme möglich, als es der Landesgesetzgebung anheimgestellt war, die seerechtlichen Normen auch auf die Flußschiffahrt auszudehnen. Es ist von Interesse, zu untersuchen, inwieweit von dieser Befugnis bezüglich des Schiffsgläubigerrechtes Gebrauch gemacht worden ist.

Für das Bremische und Lübeckische Recht ist eine derartige Uebertragung zu verneinen gemäß den Einführungsgesetzen zum A. D. H. G. B.

Das Oldenburgische E. G. vom 18. April 1864 stattet in Art. 33 § 1—2 die aus Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung insoweit mit dem Schiffsgläubigerrechte des Handelsgesetzbuches aus, als dieselben aus den beiden letzten Jahren herrühren, in denen das Schiff bemannt war. Das Hannoversche E. G. vom 5. Oktober 1864, § 64, das Hamburgische E. G. vom 22. Dezember 1865 § 54 und die preußische Verordnung betreffend die Einführung des A. D. H. G. B. in die Herzogtümer Holstein und Schleswig vom 5. Juli 1867 § 78 dehnen die Bestimmungen über Schiffsgläubiger nicht mit auf Flußschiffe aus. Dasselbe gilt bezüglich § 77 des Mecklenburg-Schwerinischen E. G. vom 28. Dezember 1863. In Preußen waren gleichzeitig mit Einführung des A. D. H. G. B. die zwei preußischen Gesetze, welche einen Teil der seerechtlichen Vorschriften des A. L. R. auch auf die Binnenschiffahrt für anwendbar erklärten, außer Kraft getreten, und nach der Zirkularverfügung des Handelsministers vom 31. Dezember 1861 die Anwendung der seerechtlichen Bestimmungen des A. D. H. G. B im Geltungsbereich des A. L. R. auf Flußschiffahrt nur bezüglich der Kollision von Schiffen verfügt. Ein Schiffsgläubigerrecht an Flußschiffen hat daher in Preußen vor dem B. Sch. G. nicht bestanden. Die Existenz eines solchen läßt sich nur für Oldenburg nachweisen.

Das am 15. Juni 1895 vollzogene Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt hat durch Art. 12 des E. G. H. G. B. vom 10. Mai 1897 verschiedene Aenderungen erfahren, die, soweit sie das Schiffsgläubigerrecht betreffen, in der folgenden Darstellung berücksichtigt werden mögen. Es soll im folgenden das Schiffsgläubigerrecht nach dem Binnenschiffahrtsgesetze in seiner Gestalt vom 20. Mai 1898 einer Betrachtung unterzogen werden unter Hervorhebung der wesentlichen Unterschiede, welche die Gestaltung des Schiffsgläubigerrechtes im B. Sch. G. von dem Schiffsgläubigerrechte des H. G. B. aufweist.

---

§ 4. Sachlicher und räumlicher Geltungsbereich des Binnenschiffahrtsgesetzes hinsichtlich des Schiffsgläubigerrechts.

Das Schiffsgläubigerrecht setzt das Vorhandensein eines Schiffes voraus, an dem es bestehen soll. Welche zur Schiffahrt dienenden Fahrzeuge als Schiffe im Sinne des B. Sch. G. anzusehen sind, darüber gibt das Gesetz keine Bestimmung. Dies ergibt sich vielmehr aus dem Sprachgebrauch. Gewöhnliche Boote, Nachen, Gondeln und ähnliche kleine Fahrzeuge, welche zu Lustfahrten oder zum Uebersetzen von Personen benutzt zu werden pflegen, sollen nicht unter das Gesetz fallen, weil sie nach dem Sprachgebrauch nicht als Schiffe bezeichnet zu werden pflegen. Im B. Sch. G. muß das Schiff schlechthin zur Schiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmt und im gegebenen Falle auch hierzu verwendet worden sein.[1]) Die Grenze wird hier oft schwer zu ziehen sein. Jedenfalls muß es sich um Fahrzeuge handeln, deren Zweckbestimmung es mit sich bringt, daß sie, gleichviel durch welche Kraft, auf dem Wasser bewegt werden.[2]) Nicht also ständig stillliegende Wohnschiffe, Badeanstalten, Brückenschiffe u. s. w.[3]) Dagegen gehören Schlepper, Schleppkähne, schwim-

---

[1]) Einen engeren Gesichtspunkt hat das H. G. B., indem es nur an Seeschiffen, welche zum Erwerb durch Seeschiffahrt bestimmt sind, Schiffsgläubigerrechte zuläßt.

[2]) Vgl. aber § 131 B. Sch. G.

[3]) Vgl. R. G. 51, S. 334.

mende Bagger, Baggerkähne und Baggerschuten zu den Schiffen, an denen Schiffsgläubigerrechte bestehen können, und zwar ist die Tragfähigkeit derselben für eventuell an ihnen bestehende oder entstehende Schiffsgläubigerrechte nicht entscheidend.

Diese ist vielmehr nur für die Eintragung in das Schiffsregister, nicht für die Qualifizierung des Fahrzeuges als Schiff im Sinne des B. Sch. G. maßgebend. Ob es sich um ein registriertes oder nicht registriertes Schiff handelt, hat auf das Entstehen eines Schiffsgläubigerrechtes keinen Einfluß.[1]) Ob ein Schiff zur Binnenschiffahrt im Gegensatz zur Seeschiffahrt bestimmt ist und verwendet wird, ist Tatfrage. Namentlich wird, wenn die Fahrten teils auf der See, teils auf Binnengewässern stattfinden, zu prüfen sein, welches die maßgebende Verwendung ist. Binnenschiffahrt liegt also z. B. nicht vor, wenn ein für die Seefahrt bestimmtes und auf einer Seefahrt befindliches Schiff im Laufe der Reise eine Flußstrecke oder ein sonstiges Binnengewässer befährt. Eine Abgrenzung der zum See- und zum Binnengebiete gehörenden Gewässer, welche auch den in seemännischen Kreisen herrschenden Anschauungen entspricht, gibt § 1 der Bekanntmachung vom 10. November 1899 (C.-Bl. für das Deutsche Reich S. 380), wonach die Seefahrt beginnt:

1. bei Memel
   außerhalb der Mündung des Kurischen Haffs,
2. bei Pillau
   außerhalb des Pillauer Tiefs,
3. bei Neufahrwasser
   außerhalb der Mündung der Weichsel,
4. in der Putziger Wieck
   außerhalb Rewa und Heisternest,
5. bei Dievenow, Swinemünde und Peenemünde
   außerhalb der Mündungen der Dievenow und Swine, sowie außerhalb der nördlichen Spitze der Insel Usedom und der Insel Ruden,
6. bei Rügen
   östlich außerhalb der Insel Ruden und dem Thissower Höft,
   westlich außerhalb Wittower Posthaus und der

[1]) Nur hinsichtlich der Bestellung eines Pfandrechts durch Vertrag und der Zwangsvollstreckung kommt die Frage der Eintragung in Betracht.

nördlichen Spitze von Hiddens On, sowie außerhalb des Bock bei Barhöft,

7. bei Wismar
   außerhalb Jackelbergs Riff, Hannibal-Grund, Schweinskötel und Lieps, sowie außerhalb Tarnewitz,
8. auf der Kieler Föhrde
   außerhalb Stein bei Labö und Bülk,
9. auf der Eckern-Föhrde
   außerhalb Nienhof und Bocknis,
10. bei Flensburg, Sonderburg und Apenrade
    außerhalb Birknakke und Kekanis-Leuchtturm, sowie außerhalb Jundtoft Nakke und Kundshoved,
11. bei Hadersleben
    außerhalb Raadhoved, Insel Aarö, Insel Linderum und Orbyhage,
12. bei Husum
    außerhalb Nordstrand,
13. auf der Eider
    außerhalb Vollerwiek und Hundeknoll,
14. auf der Elbe
    außerhalb der westlichen Spitze des hohen Ufers (Dieksand) und der Kugelbake bei Döse,
15. auf der Weser
    außerhalb Cappel und Langwarden,
16. auf der Jade
    außerhalb Langwarden und Schilligshörn,
17. auf der Ems
    außerhalb der westlichen Spitze der Westermarsch (Utlands-Hörn) und Ostpolder Siel.

II. Kapitel.

§ 5. Entstehung des Schiffsgläubigerrechts und die einzelnen ihm zugrunde liegenden Forderungen.

Das Schiffsgläubigerrecht gründet sich nach dem B. Sch. G. einzig und allein auf das Gesetz[1]), und zwar steht es einer

[1]) Im Seerecht bei der Bodmerei auch auf Vertrag.

bestimmten Kategorie von Gläubigern, den Schiffsgläubigern, zu. Schiffsgläubiger ist ein solcher Gläubiger, dem eine oder mehrere der im § 102 B. Sch. G. aufgeführten Forderungen zusteht. Diese Forderungen sind alle aus der Verwendung des Schiffes zur Schiffahrt entstanden. Verschieden sind dagegen die Erwägungen, die dazu geführt haben, mit eben diesen Forderungen und nur mit ihnen das Schiffsgläubigerrecht zu verbinden. Hauptsächlich sind es Forderungen, für welche der Schiffseigner nur mit Schiff und Fracht haftet.

Ohne die Gewährung des gesetzlichen Rechtes eines Schiffsgläubigers würden diese Gläubiger, wie die Begründungen mit Recht bemerken, zufolge der beschränkten Haftung des Schiffseigners in vielen Fällen wegen ihrer Forderungen rechtlos sein. Es dient also hier das Schiffsgläubigerrecht als Korrelat zu der Beschränkung der Haftung, indem es ihrer verminderten Ausdehnung eine gesteigerte Kraft gegenüberstellt.

Ferner ist das Schiffsgläubigerrecht Forderungen aus nützlichen Aufwendungen für das Schiff und die Ladung eingeräumt. Es ist hier ein Anspruch auf bevorzugte Befriedigung an ein auch den übrigen Gläubigern gegebenen Falles zu Gute kommendes Handeln geknüpft.

Endlich liegen dem Schiffsgläubigerrechte solche Forderungen zugrunde, die ein gewisses öffentliches Interesse beanspruchen können.

Im einzelnen und nach ihrer gesetzlichen Reihenfolge nennt das Gesetz im § 102 als Forderungen, die die Rechte eines Schiffsgläubigers gewähren:

1. Die öffentlichen Schiffs- und Schiffahrtsabgaben, insbesondere die Brücken-, Schleusen-, Kanal- und Hafengelder.[1])

---

[1]) Die Ziffer 1 § 102 B. Sch. G. entspricht sachlich der Ziffer 2 § 754 H. G. B. Die nach Ziffer 1 § 754 H. G. B. mit den Rechten eines Schiffsgläubigers ausgestatteten, zu den Kosten der Zwangsvollstreckung nicht gehörenden Kosten der Bewachung und Bewahrung des Schiffes und seines Zubehörs seit der Einbringung des Schiffes in den letzten Hafen, falls das Schiff im Wege der Zwangsvollstreckung verkauft wird, sind im B. Sch. G. nicht aufgenommen, weil nach allen in Betracht kommenden Vollstreckungsgesetzen die Kosten der dem Zwangsverkaufe des Schiffes vorausgehenden Bewachung und Verwahrung ebenso wie die Kosten des Zwangsverkaufes vorweg vom Kaufpreise abgezogen werden (Begr. S. 119). Diese Bemerkung

Die Abgaben im Sinne der Ziffer 1 § 102 B. Sch. G. brauchen nicht notwendig solche zu sein, die auf Grund einer öffentlich rechtlichen Vorschrift allgemein erhoben werden, es gehören hierher auch solche Abgaben, die für eine auf zivilrechtlicher Willensentscheidung beruhende Benützung öffentlicher Anlagen, also des Reiches, des Staates, eines Kommunalverbandes, einer Gemeinde zu entrichten sind, nur nicht rein privatrechtliche Angaben, die etwa auf bloßem Vertrage fußen. Die Aufzählung in Ziffer 1 § 102 B. Sch. G. ist nur eine beispielsweise [1]), keine erschöpfende. Die angeführten Abgaben sind nur Beispiele solcher öffentlichen Schiffahrtsabgaben, hierzu gehören auch die in § 620 H. G. B. genannten und ausdrücklich dem Schiff auferlegten Quarantänegelder; ferner die Quaigelder. [2])

2. Die aus den Dienstverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung.

Zur Schiffsbesatzung gehören nach § 3 B. Sch. G. der Schiffer, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen mit Ausnahme der Zwangslotsen. Schiffer im Sinne des Gesetzes ist derjenige, welcher das Schiff führt. Er gehört zur Schiffsbesatzung, nicht aber zur Mannschaft, deren Vorgesetzter er ist. Ueber sie hebt er sich vor allen dadurch, daß er gesetzlich zur Vertretung des Schiffseigners und zur Wahrung der Interessen der bei der Schiffahrt beteiligten Personen berufen ist.

Der Begriff der Schiffsmannschaft umfaßt mit Ausnahme des Schiffers alle zum Schiffahrtsdienste auf dem Schiffe selbst angestellten Personen der Schiffsbesatzung, gleichviel ob die Anstellung dauernd oder vorübergehend ist. Demgemäß ge-

---

der Begründungen ist nicht zutreffend, denn nach §§ 109, 162, 165 Zw. G. sind nur diejenigen Kosten der Bewachung und Verwahrung des Schiffes als Kosten des Verfahrens anzusehen und von dem Kaufpreise abzuziehen, die seit der gerichtlichen Anordnung der Bewachung und Verwahrung des Schiffes entstanden sind. Die vor dieser Anordnung entstandenen, zu den Kosten der Zwangsvollstreckung nicht gehörenden, Kosten der Bewachung und Verwahrung sind also, wenn das Schiff im Wege der Zwangsvollstreckung verkauft wird, im B. Sch. G. nicht mit Schiffsgläubigerrecht ausgestattet.

[1]) Dieselben Beispiele führt § 66 B. Sch. G. auf, allerdings auch noch die Lotsengebühren, die als Schiffsgläubigerrecht gewährende Forderung im § 102 B. Sch. G. unter Ziffer 3 genannt werden.

[2]) Darüber, daß die hamburgischen Quaigelder öffentliche Abgaben sind, s. Hans. O. L. G. 1900 No. 37.

hört auch der Nichtzwangslotse zur Schiffsmannschaft, [1]) jedoch rangieren seine Forderungen nicht unter Ziffer 2 § 102 B. Sch. G. Das ist wenigstens nach dem Sprachgebrauche des Gesetzes anzunehmen. Denn wenn sie schon unter Ziffer 2 § 102 fielen, erübrigte es, sie unter Ziffer 3 nochmals aufzuführen, vielmehr genügte hier dann die Forderungen der Zwangslotsen anzuführen, die ja nach § 3 B. Sch. G. von der Schiffsbesatzung ausdrücklich ausgenommen sind. Unter der in Ziffer 3 § 102 gewählten Bezeichnung „Lotsengelder" sind aber die Forderungen der Nichtzwangs- wie der Zwangslotsen zu verstehen. Der Ausschluß der Forderungen auch der Nichtzwangslotsen aus Ziffer 2 § 102 hinsichtlich des Schiffsgläubigerrechtes rechtfertigt sich wohl dadurch, daß es sich in Ziffer 2 nur um Forderungen der Schiffsbesatzung handelt, die aus Dienstverträgen herrühren. Der Lotse aber ist in der Regel ein selbständiger Gewerbetreibender, er tritt nicht auf Grund eines Dienstvertrages als Hilfsperson des Schiffsunternehmers in die Schiffsbesatzung oder Schiffsmannschaft ein, sondern er übernimmt die Dienstleistung kraft eines Werkverdingungs-, nicht kraft eines Dienstvertrages.

Unter allen übrigen auf dem Schiff angestellten Personen sind alle diejenigen zu verstehen, welche, wenn auch nur vorübergehend Dienste verrichten, die in den Kreis der sonst von der Schiffsmannschaft oder sonstigen ständigen Schiffsangestellten auszuführenden Tätigkeit fallen; wenigstens unterscheidet das Gesetz nicht zwischen vorübergehend und dauernd angestellten Personen. [2]) Als Beispiele seien genannt: die Aufwärter, Schiffsrestaurateure mit Personal und Billeteure u. s. w. Dagegen gehören nicht hierher solche Arbeiter beispielsweise, die beim Stauen nicht vom Schiffer angenommen werden, sondern einem selbständigen Unternehmer unterstellt sind, der im Auftrage des Schiffseigners oder der Ladungsbeteiligten das Schiff beladet oder löscht.

Ausdrücklich bestimmt ist, daß nicht zur Schiffsbesatzung der Zwangslotse gehört, d. h. derjenige, welcher infolge obrigkeitlicher (schiffahrtspolizeilicher) Anordnung angenommen

---

[1]) so auch Begr. S. 40. Das Verschulden des freiwilligen Lotsen macht demnach, weil er zur Schiffsbesatzung gehört, unter den andern Voraussetzungen des § 3 B. Sch. G. den Schiffseigner haftbar.

[2]) Vergl. hierzu R. G. 13 S. 117, 20 S. 86.

werden muß und der dann an Stelle des Schiffers das Kommando übernimmt.

3. Die Lotsengelder, sowie die Bergungs- und Hilfskosten, einschließlich des Berge- und Hilfslohnes; die Beiträge des Schiffes zur großen Haverei.

Die Forderungen aus Geschäften, welche der Schiffer außerhalb der im § 15 bezeichneten Orte zur Abwendung einer dringenden Gefahr von Schiff oder Ladung geschlossen hat, auch wenn der Schiffer Eigentümer oder Miteigentümer des Schiffes ist.

Diese Forderungen decken sich im allgemeinen mit denjenigen, die das H. G. B. anführt in § 754 unter den Ziffern 4, 5 und 6, die hier prinzipielle Nachahmung gefunden haben. Ihnen allen ist gemeinsam, daß sie aus Leistungen für das Schiff, und zwar teils zur Verhütung einer Gefährdung, teils zur Abwendung einer unmittelbar drohenden Gefahr entstanden sind. Der Gesichtspunkt, von welchem aus diese zum Teil schon früher im Gesetz mit Schiffsgläubigerrecht ausgestatteten Forderungen [1]) zusammengefaßt sind, ist der der nützlichen Verwendung in Notfällen.

Im einzelnen zerfallen die Forderungen der Ziffer 3 § 102 B. Sch. G. in:

a. Lotsengelder.

Hierunter fallen Gebühren jeder Art Lotsen, da nicht unterschieden wird, ob es sich um Zwangs- oder Nichtzwangslotsen handelt.

b. Bergungs- und Hilfskosten, einschließlich des Berge- und Hilfslohnes.

Wenn auch seltener als im Seeschiffahrtsverkehr bei der Binnenschiffahrt die Fälle der Bergung und Hilfeleistung im Sinne des Gesetzes vorkommen, so liegt doch immerhin ein praktisches Bedürfnis vor, daß die Ansprüche derjenigen Personen, die geborgen oder Hilfe geleistet haben, gegenüber dem Schiffseigner fest begrenzt werden.

---

[1]) des Pfandrechts für die Bergungs- und Hilfskosten einschließlich des Berge- und Hilfslohnes, sowie des Pfandrechts der Vergütungsberechtigten für die Beiträge des Schiffes zur großen Haverei ist schon in §§ 89, 97 Erwähnung getan, wo diesen auch an geretteten beziehungsweise beitragspflichtigen Gütern ein Pfandrecht eingeräumt wird. Ueber den Rang dieses Pfandrechts siehe unten S. 38.

Bergung eines Schiffes ist die durch nicht zur Besatzung gehörige Dritte getätigte Rettung eines in Gefahr befindlichen und von der Besatzung verlassenen Schiffes. Unter Bergung der Ladung ist die Rettung der Ladung aus einem Schiffe zu verstehen, welches sich in Gefahr befindet, von der Besatzung verlassen und unmittelbar vom Untergange bedroht ist. Der Anspruch auf Bergelohn setzt hiernach stets ein gefährdetes und von der Besatzung verlassenes Schiff voraus, der Anspruch auf Lohn für Bergung der Ladung außerdem noch, daß das Schiff zur Zeit der Bergung unmittelbar vom Untergange bedroht war.

Die Bergungs- und Hilfskosten sind diejenigen Ansprüche, die der Berger oder Hilfeleistende außerdem etwa hat auf Vergütung für Aufwendungen, welche er zum Zwecke des Bergens oder Rettens gemacht hat. War indessen das Rettungswerk erfolglos, so besteht kein Anspruch.

c. Die Beiträge des Schiffes zur großen Haverei.

Die Vergütungsberechtigten haben wegen der vom Schiff zu entrichtenden Beiträge die Rechte eines Schiffsgläubigers. Die Gefahren, denen Schiff und Ladung bei der Binnenschiffahrt ausgesetzt sind, haben zwar nicht die gleiche Tragweite, wie bei der Seeschiffahrt, immerhin sind sie zahlreich und erheblich genug, um Bestimmungen über die Verteilung der zur Rettung von Schiff und Ladung gebrachten Opfer als Bedürfnis erscheinen zu lassen.

Große Haverei sind alle Schäden, welche einem Schiff oder der Ladung desselben oder Schiff und Ladung zum Zwecke der Errettung beider aus gemeinsamer Gefahr von dem Schiffer oder auf dessen Geheiß [1]) vorsätzlich zugefügt werden, sowie auch die durch solche Maßregeln ferner verursachten Schäden, einschließlich des Verlustes der Fracht für aufgeopferte Güter, desgleichen die Kosten, welche zu dem bezeichneten Zwecke von dem Schiffer oder nach seinen Anordnungen von einem der Landungsbeteiligten aufgewendet werden. Alle diese Schäden werden vom Schiff und der Ladung, d. h. nach dem Verhältnis der betreffenden Werte aus dem Grundgedanken der Interessen-

[1]) Eigenmächtiges Einschreiten von Leuten der Schiffsmannschaft oder von dritten Personen würde einen Anspruch auf Havereibeiträge nicht begründen.

gemeinschaft heraus von sämtlichen Beteiligten getragen. Im Gegensatz zur „großen" Haverei gelten als „besondere" Haverei alle das Schiff, die Ladung oder beide zusammen treffenden Unfälle, bei welchen die Voraussetzungen der ersteren nicht vorliegen, also insbesondere alle durch Zufall verursachten Schäden. Vorbehaltlich etwaiger Ersatzansprüche wegen Verschuldens eines Beteiligten werden solche Schäden von den davon Beteiligten allein getragen. Auch dann, sagen die Begründungen, wenn ein das Schiff oder die Ladung treffender Unfall eine für beide gemeinsame Gefahr herbeiführt, deren Abwendung demnächst Kosten oder Schäden verursacht, welche als große Haverei zu betrachten sind, bleibt doch immer der Unfall selbst mit seinen besonderen Folgen den unmittelbar Beteiligten ausschließlich zur Last. Insbesondere gilt dies von den Herstellungskosten im Falle einer zufälligen Beschädigung des Schiffes, während allerdings die Aufwendungen, welche zur Beseitigung einer aus dieser Beschädigung für Schiff und Ladung erwachsenen Gefahr erforderlich werden, als große Haverei zu behandeln sind.

Schließlich versteht man unter kleiner (ordinärer oder uneigentlicher) Haverei die gewöhnlichen Schiffahrtsunkosten, über deren Tragung § 66 B. Sch. G. bestimmt, daß, falls nichts anderes bedungen ist, der Frachtführer die zum Zwecke der Ausführung des übernommenen Transportes entstehenden Unkosten zu tragen hat, ihm dagegen besondere Aufwendungen, die nur im Interesse der Ladung notwendig sind, oder durch Handlungen entstehen, welche auf Verlangen der Ladungsbeteiligten vorgenommen werden, zu erstatten sind.

d. Die Forderungen aus Geschäften, welche der Schiffer außerhalb der im § 15 bezeichneten Orte zur Abwendung einer dringenden Gefahr von Schiff oder Ladung geschlossen hat, auch wenn der Schiffer Eigentümer oder Miteigentümer des Schiffes ist.

Dieser Passus des § 102, Ziffer 3, weicht sehr vom Seerecht ab. Im B. Sch. G. sind nur Forderungen aus solchen Geschäften des Schiffers aufgeführt, welche dieser zur Abwendung einer dringenden Gefahr von Schiff oder Ladung geschlossen hat; anderweitige Forderungen aus den Rechtsgeschäften des Schiffers sind in Ziffer 5 § 102 B. Sch. G.

erwähnt. Das H. G. B. kennt diese Beschränkung auf zur Abwendung einer dringenden Gefahr für Schiff oder Ladung geschlossenen Geschäfte nicht.

Es spricht dabei auch von Kreditgeschäften. Hier ist das B. Sch. G. freier, indem es nur von Geschäften allgemein spricht, die aber den eben betonten Zweck haben müssen. Die betreffenden Geschäfte müssen ferner außerhalb der im § 15 B. Sch. G. bezeichneten Orte vorgenommen sein. Genannter Paragraph bestimmt, allgemein gesagt, daß der Schiffer eine gesetzliche Vollmacht kraft seiner Anstellung hat, dritten gegenüber den Schiffseigner mit rechtlicher Wirkung gegen diesen zu vertreten in allen Geschäften, mit Ausnahme der Einziehung von Wechselverbindlichkeiten, der Veräußerung oder Verpfändung des Schiffes und des Abschlusses von Frachtverträgen, wenn das Schiff sich nicht im Heimatshafen und nicht an einem Orte befindet, an dem der Schiffseigner eine Geschäftsniederlassung hat. Wenn die Forderungen also aus Geschäften herrühren müssen, die außerhalb der im § 15 B. Sch. G. bezeichneten Orte vorgenommen worden sind, so muß es sich um solche Geschäfte handeln, welche der Schiffer an Orten vorgenommen hat, wo er eine gesetzliche Vertretungsmacht hat.

Das Schiffsgläubigerrecht greift wegen der genannten Forderungen nach ausdrücklicher Vorschrift auch dann Platz, wenn der Schiffer Miteigentümer oder Alleineigentümer des Schiffes ist, d. h. zur Zeit des Geschäftsabschlusses gewesen ist.

4. Die Forderungen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung der Ladungsgüter und des im § 77 bezeichneten Reisegepäcks.

Unter den erstgenannten Forderungen, die der Absender sowohl wie der Empfänger [1]) erheben kann, sind die auf § 58, 1, aber auch die aus §§ 73 und 74 B. Sch. G. zu verstehen. Von der Haftung aus § 58 unterscheidet sich diejenige aus § 73 derart, daß nach § 58 der Frachtführer für übernommene Güter haftet, während er nach § 73 für nicht übernommene Güter haftet, wenn er den Ladeschein unrichtig ausstellt und nicht seine Haftbarkeit durch einen entsprechenden Vermerk ausgeschlossen hat. § 74 mildert diese Haftung dahin, daß ihm der Beweis zusteht, die Unrichtigkeit der im

[1]) S. Mittelstein zu § 58.

Ladeschein enthaltenen Bezeichnung sei bei Anwendung der Sorgfalt eines gewöhnlichen Frachtführers nicht erkennbar gewesen. Daß der Frachtführer bei einer böslichen Handlungsweise [1]) trotz eines etwaigen, die Haftung ablehnenden Vermerkes haftet, entspricht allgemeinen Rechtsgrundsätzen. [2])

Im § 77 B. Sch. G. ist die Haftung des Schiffseigners für Reisegepäck geregelt. Aus § 425 H. G. B. geht hervor, daß der Personentransport zu Lande und auf Binnengewässern nicht unter die Bestimmungen vom Frachtgeschäft fällt. Bezüglich des Personentransportes, insoweit derselbe zu Lande und auf Binnengewässern geschieht, hat das H. G. B. bestimmt, daß derselbe dann zu den Handelsgeschäften gehört und also nach Handelsrecht zu beurteilen ist, wenn er gewerbsmäßig und im Großbetrieb von einer Anstalt betrieben wird (§ 1, 5 H. G. B.), während bei dem Personentransport zur See dieses Kriterium nicht vorhanden zu sein braucht. Auch das B. Sch. G. hat für eine Regelung der auf die Personenbeförderung bezüglichen Rechtsverhältnisse keine Vorschriften aufgenommen, weil, wie es in den Begründungen heißt, ein Bedürfnis hierfür nicht vorhanden sei. Diese bestimmt sich daher, wenn das Moment des Großbetriebes fehlt, nach den allgemeinen Vorschriften über den Wertvertrag § 631 ff. B. G. B. Wird jedoch die Personenbeförderung auf Binnengewässern von hierzu bestimmten Anstalten ausgeführt, so finden die allgemeinen Grundsätze des H. G. B. Anwendung, weil dann ein Handelsgeschäft im Sinne der §§ 343 und 344 H. G. B. vorliegt.

Nur für Reisegepäck waren Bestimmungen nötig, weil die Beförderung des Reisegepäcks im Zusammenhange mit der Güterbeförderung im allgemeinen steht. Dieselben beziehen sich auf die Haftung des Schiffseigners für Verlust oder Beschädigung des Reisegepäcks und auf das gesetzliche Pfandrecht des Frachtführers an den Gepäckstücken. Diese Haftung für Verlust oder Beschädigung des Reisegepäcks setzt voraus, daß das betreffende Gepäckstück besonders aufgegeben, d. h. vom Schiffer oder einer dazu vom Schiffseigner oder Schiffer angestellten Person übernommen worden ist. Von der Entrichtung eines Entgeltes für die Beförderung oder einer schriftlichen

[1]) Ueber bösliche Handlungsweise s. u. S. 25.

[2]) Begr. S. 99.

Bescheinigung der Uebernahme ist dagegen die Haftung unabhängig. Wann das Gepäckstück übernommen, d. h. mit Bewilligung des Reisenden vom Schiffer oder einer angestellten Person in Verwahrung genommen worden ist, wird Tatfrage sein.

5. Die nicht unter eine der vorigen Nummern fallenden Forderungen aus Rechtsgeschäften, welche der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse (§§ 15, 16) und nicht mit Bezug auf eine Vollmacht geschlossen hat, sowie die nicht unter eine der vorigen Nummern fallenden Forderungen wegen Nichterfüllung oder wegen unvollständiger oder mangelhafter Erfüllung eines von dem Schiffseigner geschlossenen Vertrages, insofern dessen Ausführung zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat (§ 4 No. 2).

Die Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (§ 3, § 4 No. 3), auch wenn dieselbe der Eigentümer oder Miteigentümer des Schiffes ist.

Absatz 1 der Ziffer 5 § 102 B. Sch. G. entspricht dem § 754 Ziffer 8, Absatz 2 dem § 754 Ziffer 9 H. B. G. [1])

Absatz 1 nennt einmal alle diejenigen Forderungen aus Rechtsgeschäften, welche der Schiffer als solcher, kraft seiner gesetzlichen Vollmacht, geschlossen hat, soweit sie nicht unter eine der vorhergehenden Ziffern des § 102 B. Sch. G. fallen.

Das Gesetz unterscheidet, was Geschäfte des Schiffers anbetrifft, ob dieselben außerhalb des Heimatortes beziehungsweise eines andern dem letzteren gemäß § 15 B. Sch. G. gleichgestellten Ortes zur Abwendung einer dringenden Gefahr von Schiff und Ladung geschlossen sind, oder ob dieselben ohne das Vorhandensein dieses letzteren Kriteriums durch den Schiffer kraft dessen gesetzlicher Befugnisse gemäß §§ 15, 16 B. Sch. G., also nach § 19 B. Sch. G. mit verbindlicher Kraft für den Schiffseigner abgeschlossen worden sind. In beiden Fällen werden den Gläubigern die Rechte der Schiffsgläubiger zugebilligt. Im ersten Falle gehören die Forderungen unter Ziffer 3 § 102, [2]) im letzteren Falle unter Ziffer 5 § 102 B. Sch. G.

---

[1]) Die Zusammenfassung in eine Ziffer wird in den Begr. S. 120 gerechtfertigt.

[2]) S. obige Ausführung S. 21 und 22.

Zum andern Male nennt Abs. 1 der Ziffer 5 Forderungen gegen den Schiffseigner, die sich auf § 4 No. 2 gründen, sofern sie nicht unter eine der vorhergehenden Ziffern des § 102 fallen. Wenn in diesen Fällen den Schiffseigner persönlich ein Verschulden trifft, oder er aus sonstigen Gründen persönlich haftet, so besteht kein Schiffsgläubigerrecht,[1]) denn es ist nur No. 2, nicht Abs. 2 des § 4 zitiert.

Der 2. Absatz der Ziffer 5 § 102 B. Sch. G. nennt als hierher gehörige Forderungen solche, die aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung herzuleiten sind. Wenn der Schiffseigner auf Grund der §§ 3, 4 No. 3 für die Schiffsbesatzung nicht persönlich haftet, so ist der Forderungsberechtigte Schiffsgläubiger, und zwar, wie ausdrücklich bestimmt wird, auch dann, wenn die schuldige Person der Schiffsbesatzung Eigentümer oder Miteigentümer des Schiffes ist.

Der Schiffseigner haftet, auch wenn er selbst das Schiff führt, für einen durch fehlerhafte Führung des Schiffes entstandenen Schaden ausschließlich mit Schiff und Fracht. Eine Ausnahme findet hiervon statt, wenn dem Schiffseigner eine bösliche Handlungsweise zur Last fällt. In einem solchen Falle haftet der sein Schiff selbst führende Schiffseigner unbeschränkt, ohne daß die Gläubiger die Rechte eines Schiffsgläubigers verlören.[2]) Liegt dagegen eine bösliche Handlungsweise bei einem der Schiffsbesatzung vor, so haftet der Schiffseigner nach der Regel des § 4, 3 nur mit Schiff und Fracht. Unter böslicher Handlungsweise ist hier neben dem dolus nicht allgemein die grobe Fahrlässigkeit zu verstehen, sondern nur derjenige Frevelmut, welcher sich der rechtswidrigen Folgen seiner Handlungsweise bewußt ist.[3]) Böslich ist nicht identisch mit vorsätzlich, sondern umfaßt nur diejenigen Fälle des Vorsatzes, wo geradezu die spezifische Absicht der Schädigung vorliegt.[4])

In dem 3. Absatz des § 4 B. Sch. G. ist die Haftung für den Fall, daß mehrere Schiffe in einem Schleppzuge vereinigt sind, auf dasjenige Schiff und auf die Fracht desjenigen Schiffes

---

[1]) Vgl. Mittelstein zu § 4, § 102; Landgraf zu § 102, Anm. 15. Für das Seerecht: Schaps zu § 486, Anm. 19; Ehrenberg S. 218; Boyens I S. 220 f. und die Judikatur; A. M. Förtsch S. 313 f.

[2]) Ueber die Verjährung dieser persönlichen Forderung gegen den Schiffseigner s. u. S. 46.

[3]) S. R. G. 1 S. 22.

[4]) S. Oertmann S. 162.

beschränkt, welches den Schaden verursacht hat, wobei bei Schleppschiffen der Schlepplohn an die Stelle der Fracht tritt. Der im Gesetz gewählte Ausdruck, „dasjenige Schiff, welches den Schaden verursacht hat", ist ungenau; gemeint ist dasjenige Schiff, von dessen Besatzung eine Person durch ihr Verschulden in Ausübung ihrer Dienstverrichtungen den Schaden verursacht hat. Wer zur Besatzung des einen oder andern Schiffes bei einem Schleppzuge gehört, ist im einzelnen Falle zu prüfen. Das Reichsgericht hat angenommen (B. 20, S. 84), daß die Besatzung des Schleppers im Hinblick auf die Beförderung der geschleppten Schiffe zugleich als deren Besatzung gelte, sodaß z. B. das geschleppte, mit einem dritten kollidierende Schiff haftbar sei, wenn die Besatzung des Schleppers den Zusammenstoß verschuldet habe. Dieser in der Entscheidung zur Geltung gebrachte Grundsatz, daß das geschleppte Schiff ohne Verschulden seiner eigenen Besatzung gegebenen Falles hafte, ist für die Binnenschiffahrt durchbrochen durch den erwähnten 3. Abs. § 4 B. Sch. G., der von der Reichstagskommission hinzugefügt ist, um erkennbar zu machen, daß ein Schleppzug nicht als ein einheitliches, unteilbares Ganzes anzusehen ist, daß daher nur mit dem schädigenden Schiffe und dessen Fracht beziehungsweise Schlepplohn gehaftet werde, nicht aber ein Schiff haftbar gemacht werden soll für einen Schaden, der nicht durch ein Dienstverschulden seiner Besatzung verursacht worden ist.

Als letzte Kategorie von Forderungen, die Schiffsgläubigerrecht gewähren, nennt § 102 B. Sch. G.

6. die Forderungen, welche der Berufsgenossenschaft nach den Vorschriften über die Unfallversicherung, der Versicherungsanstalt nach den Vorschriften über die Invalidenversicherung und den Gemeinden- und Krankenkassen nach den Vorschriften über die Krankenversicherung gegen den Schiffseigner zustehen.

In der alten Fassung räumte Ziffer 6 § 102 B. Sch. G. nur den Berufsgenossenschaften, sowie den Gemeinden und Krankenkassen hinsichtlich ihrer Ansprüche gegen den Schiffseigner die Rechte eines Schiffsgläubigers ein wegen der demselben obliegenden Leistungen zur Unfall- und Krankenversicherung. Dagegen waren den Ansprüchen wegen der Rückstände von Beiträgen aus der Invaliditäts- und Altersversicherung

die Schiffsgläubigerrechte nicht beigelegt. Wie die Begründungen S. 120 sagen, glaubte man sich hier vielmehr mit den gemäß § 137 des Gesetzes vom 22. Juni 1889 gewährten Vorzugsrechten im Konkurse begnügen zu können. Die Vorschrift bezüglich der Invalidenversicherung ist in Uebereinstimmung mit § 754 No. 10 H. G. B. durch Art. 12 E. G. H. G. B. beigefügt worden.

III. Kapitel.

§ 6. Umfang des Schiffsgläubigerrechts hinsichtlich des Gegenstandes.

Die Schiffsgläubiger haben ein Pfandrecht:

Ueber den Umfang des Pfandrechts des Schiffsgläubigers enthalten die §§ 103 bis 105 einschließlich Bestimmungen, und zwar bezeichnen die §§ 103 und 104 B. Sch. G. den Umfang dieses den Schiffsgläubigern gewährten gesetzlichen Pfandrechts dem Gegenstande nach, während § 105 B. Sch. G. den Umfang desselben hinsichtlich der Forderung bestimmt.

a) Schiff und Zubehör.

Gegenstand des Schiffsgläubigerpfandrechts ist Schiff und Fracht, das sog. Schiffsvermögen. Ein Schiff,[1]) nämlich dasjenige, durch dessen Verwendung zur Schiffahrt auf Binnengewässern die oder eine der in § 102 B. Sch. G. genannten Forderungen entstanden sein muß, ist notwendige Voraussetzung des Schiffsgläubigerrechts. Gehören einem Schiffseigner mehrere Schiffe, so hat er ebensoviele Schiffsvermögen wie Schiffe. Jedem einzelnen Schiffsvermögen steht alles sonstige Vermögen des Schiffseigners, einschließlich der übrigen Schiffsvermögen, als sog. Landvermögen gegenüber. Wenn auch ein Schiffsvermögen kein von dem übrigen Vermögen des Schiffseigners rechtlich gesondertes Vermögen ist, so ist es immerhin gleichsam ein Sondergut, welches als rechtliche Einheit behandelt wird und selbständige rechtliche Schicksale hat.

---

[1]) Welche Fahrzeuge als Schiffe im Sinne des B. Sch. G. anzusehen sind, s. oben S. 13 und 14.

Für den Schiffsgläubiger ist es entsprechend auch gleichgültig, ob ein Schiffseigner vorhanden ist oder mehrere; es unterliegen in jedem Falle alle zu dem betreffenden Schiffsvermögen gehörigen Teile seiner Zwangsvollstreckung.

Das Recht der Schiffsgläubiger erstreckt sich nach der gesetzlichen Bestimmung auch auf das Zubehör des Schiffes. Eine besondere Begriffsbestimmung des Schiffszubehörs ist, weil als entbehrlich erachtet, im B. Sch. G. nicht aufgenommen.[1]) In Ermangelung besonderer Vorschriften bestimmt sich dieser Begriff daher nach dem B. G. B., und sind also gemäß § 97 B. G. B. Zubehörstücke eines Binnenschiffes bewegliche Sachen, die, ohne Bestandteil des Schiffes zu sein, dem wirtschaftlichen Zwecke desselben zu dienen bestimmt sind und zu ihm in einem dieser Bestimmung entsprechenden räumlichen Verhältnisse stehen. Eine Sache ist nicht Zubehör, wenn sie im Verkehr nicht als Zubehör angesehen wird. Die vorübergehende Benutzung einer Sache für den wirtschaftlichen Zweck eines Schiffes begründet nicht die Zubehöreigenschaft, die vorübergehende Trennung eines Zubehörstückes von dem Schiffe hebt die Zubehöreigenschaft nicht auf.

Die Zubehörstücke unterliegen denselben gesetzlichen Bestimmungen wie das Schiff. Ob das Zubehör dem Eigentümer des Schiffes gehört, ist unerheblich für das Pfandrecht der Schiffsgläubiger, da die Ausnahme des § 1265 B. G. B. für dieses nicht getroffen worden ist. Die Zubehörstücke scheiden aus der Pfandverbindlichkeit aus, wenn sie veräußert und von dem Schiffe entfernt werden, bevor sie durch Arrest, einstweilige Verfügung oder Zwangsvollstreckung zu Gunsten des Gläubigers in Beschlag genommen worden sind, oder wenn die Zubehöreigenschaft innerhalb der Grenzen einer ordnungsmäßigen Wirtschaft vor der Beschlagnahme aufgehoben wird (vgl. §§ 1121, 1122 B. G. B.).

b) Fracht.

Das Pfandrecht des Schiffsgläubigers erstreckt sich außerdem gemäß § 104 B. Sch. G. auf die Bruttofracht derjenigen Frachtfahrt, auf welcher die dem Pfandrechte zugrunde liegende

---

[1]) für das Seerecht geregelt in § 478 H. G. B.

Forderung entstanden ist. Unter Bruttofracht[1]) ist die gesamte gezahlte, beziehungsweise zu zahlende Fracht der betreffenden Fahrt zu verstehen, einschließlich des zur Befriedigung von andern Gläubigern verwendeten Teiles. Der Abzug der Unkosten von der Fracht ist dem Schiffseigner nicht gestattet; so wie die Fracht geschuldet wird, gehört sie dem Schiffsvermögen an. Sie umfaßt demnach die Distanzfracht (§§ 64, 71 B. Sch. G.), die Faustfracht (§§ 34, 38, 39 B. Sch. G.), Liege- und Ueberliegegeld (§§ 30, 36, 38, 49, 50, 53, 54 B. Sch. G.).

Für die Schiffsgläubiger einer jeden einzelnen Fahrt bildet die Fracht dieser Fahrt,[2]) zusammen mit dem betreffenden Schiffe ein jedesmal gesondertes Schiffsvermögen. Die genaue Begrenzung der einzelnen Frachtfahrten gibt § 104, Abs. 3 B. Sch. G., der bestimmt, daß als Frachtfahrt gelte jede Reise, welche entweder auf Grund eines neuen Frachtvertrages oder nach vollständiger Löschung der Ladung angetreten wird. Der Fracht gleichgestellt sind für das Binnenschiffahrtsrecht das für Beförderung von Personen zu entrichtende Fahrgeld und der Schlepplohn der Schleppschiffe. Dies liegt in Ansehung des Schlepplohnes[3]) in der Natur der Sache und enthält in Ansehung des Fahrgeldes von Reisenden eine teilweise Uebereinstimmung mit § 677 H. G. B.[4]) Unter Schlepplohn ist nur der Schlepplohn der eigentlichen Schleppschiffe zu verstehen, nicht der auf der Fahrt etwa außerdem verdiente Berge- und Hilfelohn anderer Schiffe, und zwar kommt als Pfandobjekt des Schiffsgläubigerrechts in Betracht nur der Schlepplohn der ein-

---

[1]) Den Gegensatz zur Bruttofracht bildet die Nettofracht, worunter derjenige Frachtbetrag zu verstehen ist, welcher nach Abzug der Reiseunkosten übrigbleibt. Daß man sich für die Bruttofracht entschied, dafür sind dieselben Gesichtspunkte maßgebend gewesen, wie im Seerecht (s. Begr. S. 121), vor allem die Schwierigkeit der Ermittelung der Nettofracht, sodann die Unmöglichkeit der direkten Verfolgbarkeit des Pfandrechts an der Nettofracht gegen den Frachtschuldner.

[2]) In dem Falle, daß es sich um eine Schiffsgläubigerforderung handelt, die aus den Dienstverträgen der Schiffsbesatzung herrührt, erstreckt sich das Schiffsgläubigerrecht auf die Frachten sämtlicher Fahrten (s. u. S. 33 u. 34).

[3]) Für das Seerecht fehlt über den Schlepplohn eine ausdrückliche Bestimmung, doch ist wohl ein gleiches anzunehmen; so auch Lewis I S. 53, II S. 212.

[4]) § 677 H. G. B. spricht von Ueberfahrtsgeldern.

zelnen Schleppfahrt für die Schiffsgläubiger aus dieser betreffenden Fahrt. [1])

c) Ersatzforderungen.

Außer Schiff und Fracht unterliegen gegebenen Falles an deren Stelle dem Pfandrechte der Schiffsgläubiger gemäß § 115 B. Sch. G. die Vergütungen für Aufopferung oder Beschädigung im Falle der großen Haverei, sowie die Entschädigung, welche der Schiffseigner wegen Verlustes oder Beschädigung des Schiffes, oder wegen der durch Verlust oder Beschädigung von Gütern herbeigeführten Entziehung der Fracht dem Schiffseigner von demjenigen gezahlt werden muß, der den Schaden durch rechtswidrige Handlung verursacht hat. Daraus ist nicht zu folgern, daß die Schiffsgläubiger an die Stelle der Vergütungs- oder Entschädigungsberechtigten treten, und deshalb etwa als Beteiligte die Dispache, d. i. die Ermittelung der Schäden und die Aufstellung der Rechnung über die große Haverei betreiben könnten und zur Verhandlung darüber hinzuzuziehen wären, vielmehr tritt lediglich die Vergütung oder Entschädigung an die Stelle des ursprünglichen Haftungsobjektes, des Schiffsvermögens. Die Schiffsgläubiger haben kein direktes Recht gegen den Schuldner, sondern müssen es durch die Person des allein zur Geltendmachung berechtigten Schiffseigners geltend machen. Daß die Vergütung und nicht, wie beantragt wurde, das Recht auf Vergütung in das Schiffsvermögen eintritt, wurde für das Seerecht ausdrücklich beschlossen. [2]) Für die Regelung im B. Sch. G. waren dieselben Gründe wie für das Seerecht maßgebend. [3])

Die hier in Betracht kommenden Ersatzforderungen haben alle gemeinsam, daß sie dem Schiffseigner kraft Gesetzes zustehen. Die Forderungen dagegen, die dem Schiffseigner auf Grund eines Rechtsgeschäftes, etwa eines Versicherungs-

---

[1]) Bei der oben erwähnten Bestimmung des § 104 B. Sch. G. über die Begrenzung der einzelnen Frachtfahrt ist zunächst nur der Fall der Güterbeförderung ins Auge gefaßt (vgl. Begr. S. 121); die entsprechende Anwendung auf den Fall des Personentransportes wird jedoch keine Schwierigkeit machen, indem es sich regelmäßig um Fahrten mit festem Endziel, wenn auch Zwischenstationen, handelt, mit dessen Erreichung die Reise beendet ist. Bei Schleppern wird der jedesmalige Schleppvertrag für den Begriff der einzelnen Fahrt maßgebend sein.

[2]) Vgl. Protokolle S. 2860.

[3]) Vgl. Begr. S. 125 f.

vertrages zustehen, fallen nicht in das Schiffsvermögen und unterliegen demnach nicht dem Pfandrechte der Schiffsgläubiger. Zum Schiffsvermögen im weiteren Sinne gehört und ist daher ebenfalls Gegenstand des Pfandrechts der Schiffsgläubiger, das vom Schiffseigner noch nicht eingezogene Kaufgeld, insofern es sich um einen Verkauf des Schiffes im Wege der Zwangsversteigerung oder um eine sonstige Veräußerung des Schiffes handelt, durch welche dasselbe von der Haftung für die Schiffsgläubigerforderungen frei wird. [1])

---

§ 7. Umfang des Schiffsgläubigerrechtes hinsichtlich der Forderung.

Den Umfang des Schiffsgläubigerrechts bezüglich der Forderung bestimmt § 105 B. Sch. G., demgemäß das einem Schiffsgläubiger zustehende Pfandrecht in gleichem Maße gilt für Kapital, Zinsen und Kosten. Die Erstreckung des Pfandrechts auf die Nebenforderungen hätte sich nach § 1210 B. G. B. von selbst verstanden, man hat aber die Bestimmung aufgenommen, um diesen Nebenansprüchen ausdrücklich den gleichen Rang mit der Hauptforderung zu gewähren, weil nicht in allen Hypothekengesetzen den Zinsen und Kosten gleiche Vorrechte eingeräumt werden wie der Hauptsumme. Die Höhe der Zinsen bestimmt sich nach § 352 H. G. B. beziehungsweise § 288 B. G. B.

Unter Kosten sind die durch die Geltendmachung der Forderung oder des Vorrechtes entstandenen Prozeßkosten zu verstehen und zwar im weitesten Umfang, weshalb auch etwa die Kosten eines auf das Schiff erwirkten Arrestes hierher gehören.

---

[1]) Hierüber s. unten S. 40 ff.

IV. Kapitel.

§ 8. Rangordnung der Schiffsgläubigerrechte untereinander bei Forderungen der Ziffern 1 bis 5 des § 102 B. Sch. G.

Die Registerpfandrechte unter sich rangieren, vorbehaltlich von Aenderungen durch Uebereinkunft [1]) der Beteiligten, nach der Reihenfolge der Eintragungen. Die Schiffsgläubigerrechte jedoch rangieren unter sich in einer vom Gesetz besonders vorgeschriebenen Reihenfolge. Es ist zu unterscheiden, ob die Forderungen aus verschiedenen Fahrten herrühren, oder ob sie dieselbe Fahrt betreffen. Da die §§ 106 und 107 B. Sch. G. keine Bestimmungen enthalten darüber, was in ihrem Sinne als Frachtfahrt zu verstehen ist, so kann man ohne Bedenken den Begriff der Frachtfahrt ebenso, wie oben S. 53 bis 55 ausgeführt, verstehen. [2])

---

[1]) Eine abweichende Bestimmung des Rangverhältnisses durch den Eigentümer und Gläubiger ist zulässig. Außer der Einigung der Beteiligten ist aber Eintragnng erforderlich; § 1261 B. G. B. in Verbindung mit § 879 Abs. 3. Auch nachträglich kann in dem Rangverhältnis unter mehreren eingetragenen Pfandrechten entsprechend der Vorschrift des § 880 B. G. B. eine Aenderung eintreten, die ebenfalls dem Konsens- und Eintragungsprinzipe unterliegt, wie auch der sog. Rangvorbehalt des § 881 B. G. B., wodurch sich der Eigentümer bei Bestellung eines Pfandrechts die Befugnis vorbehalten kann, ein anderes, dem Umfange nach bestimmtes Pfandrecht mit dem Range vor jenem Rechte eintragen zu lassen.

Die Rangänderung enthält eine Abschwächung des Rechts, welches zurücktreten soll. Ist daher dieses Recht mit dem Rechte eines Dritten belastet, so bedarf sie der Zustimmung des Dritten. Die Wirkung der Rangänderung zugunsten des vorgetretenen Rechts ist dinglich und zwar nicht allein gegen das zurückgetretene, sondern auch gegen die Rechte dritter, deren Zustimmung erforderlich und erteilt ist.

Bezüglich etwa bestehender Zwischenrechte hat die Aenderung der Rangfolge zweier Pfandrechte keine Wirkung, es muß so beurteilt werden, als wenn das Rangverhältnis nicht geändert worden wäre. Der vorgetretene Berechtigte kann stets höchstens bis zum Betrage des zurückgetretenen Rechts den Vorrang vor den Zwischenrechten erhalten. Ist umgekehrt das vorgetretene Recht geringeren Umfangs als das zurückgetretene, so behält das letztere in Höhe der Differenz zwischen ihnen den Rang vor dem Zwischenrechte.

[2]) Mittelstein S. 431, Landgraf S. 300, Förtsch S. 320.

a) Forderungen aus verschiedenen Fahrten.

Betreffen die Forderungen verschiedene Fahrten, so geht das Gesetz von dem Grundsatze aus, daß die aus Anlaß einer späteren Fahrt entstandenen Forderungen aus § 102 Ziffer 1 bis 5 den eine frühere Fahrt betreffenden Forderungen in der Rangordnung vorgehen. [1])

Es ist hierbei ausdrücklich festgesetzt, daß Forderungen, die erst nach Beendigung der letzten Frachtfahrt entstanden, so zu behandeln sind, wie wenn sie auf der letzten Fahrt entstanden wären; § 106, Satz 2 B. Sch. G. Wie bei der Seeschiffahrt ist man auch hier zu dieser Rangordnung, die der landrechtlichen Regel widerstreitet, gelangt, weil die eine spätere Fahrt betreffenden Forderungen in Leistungen ihren Grund haben, die zum Besten des Pfandobjektes, nämlich des Schiffes, und sonach mittelbar auch zum Besten der auf die Befriedigung aus diesem Pfandobjekte hingewiesenen Forderungen gemacht sind, zu welcher Erwägung sodann noch die Utilitätsrücksicht hinzukommt, daß es geboten erscheint, die Schiffe zu neuen Fahrten verwendbar zu erhalten, und daß daher die aus einer späteren Fahrt ihr Recht herleitenden Schiffsgläubiger nicht in die Notwendigkeit versetzt werden dürfen, stets mit älteren, im Range vorgehenden, von ihnen nicht übersehbaren Pfandrechten rechnen zu müssen. (Begr. S. 121.) Bezüglich der in § 102 Ziffer 2 B. Sch. G. aufgeführten Forderungen aus Dienstverträgen der Schiffsbesatzung, welche sich über mehrere Fahrten erstrecken, ist zur Bestimmung darüber, welcher Zeitpunkt als der für die Forderung aus dem Dienstvertrage maßgebende zu erachten sei, festgesetzt worden, daß die letzte Fahrt maßgebend ist, und daß zu den die letzte Fahrt betreffenden Forderungen auch diejenigen Forderungen gerechnet werden, die nach Beendigung dieser Fahrt entstanden sind. Die Forderungen der Schiffsbesatzung sind dadurch in der Weise privilegiert, daß sie alle das Vorzugsrecht der letzten Fahrt genießen. Nach § 104 B. Sch. G. erstreckt sich das Schiffsgläubigerrecht der Forderungen aus Ziffer 2 § 102 B. Sch. G. auf die Fracht der sämtlichen Frachtfahrten, welche unter den Dienstvertrag fallen, aus dem die Forderungen entstanden sind. Diese Bestimmung

[1]) Es muß hier auf § 114 B. Sch. G. verwiesen werden, dessen Vorschrift geeignet ist, etwaige Härten, welche sich im einzelnen Falle ergeben könnten, auszugleichen. Näheres siehe unten S. 50 ff.

ist eine Ausnahme von dem sonst herrschenden Prinzip, daß die Fracht einer jeden Frachtfahrt mit dem Schiff zusammen stets ein besonderes Schiffsvermögen für einen gewissen Kreis von Schiffsgläubigern bildet, die aber dem Umstande Rechnung trägt, daß bei der Binnenschiffahrt die Lohnforderungen der Schiffsbesatzung regelmäßig nicht in Beziehung zu einer bestimmten Fahrt stehen (wie im Seerecht), vielmehr unabhängig von den einzelnen Fahrten lediglich durch den Fortgang des Dienstverhältnisses begründet werden (Begr. S. 121).

b) Forderungen aus derselben Fahrt.

Betreffen mehrere der Forderungen des § 102 Ziffer 1 bis 5 B. Sch. G. eine und dieselbe Fahrt, dann entscheidet gemäß § 107 B. Sch. G. die Ziffernfolge, in welcher die Forderungen in § 102 B. Sch. G. aufgeführt sind.

c) Forderungen aus derselben Fahrt und derselben Ziffer des § 102 B. Sch. G.

Die unter einer und derselben Ziffer aufgeführten Forderungen gelangen in folgender Reihenfolge zur Befriedigung: Die Forderungen des § 102 unter Ziffer 1, 2, 4 oder 5, welche sich auf dieselbe Fahrt beziehen, haben gleichen Rang ohne Rücksicht auf die Zeit ihrer Entstehung. Diese ist von Bedeutung allein für die unter Ziffer 3 des § 102 aufgeführten Forderungen aus Lotsengeldern, Haverei, Bergung und Hilfeleistung, bei welchen stets entsprechend dem in § 106 Abs. 1 B. Sch. G. zugrunde gelegten Prinzip die später entstandenen den früher entstandenen Forderungen vorgehen. Die gleichzeitig entstandenen Forderungen unter Ziffer 3 § 102 B. Sch. G. sind gleichberechtigt und „gelten" diejenigen Forderungen, welche aus Anlaß eines und desselben Notfalles entstanden sind, als gleichzeitig entstanden.

---

§ 9. Rang der Forderungen der Versicherungsanstalten.

In Uebereinstimmung mit dem Seerecht ist auch im Binnenschiffahrtsrechte der Rang der unter § 102 Ziffer 6 bezeichneten Forderungen der Berufsgenossenschaft, der Ver-

sicherungsanstalt, der Gemeinden und Krankenkassen derart bestimmt, daß diesen Forderungen die letzte Stelle im Range unter den Schiffsgläubigerforderungen gegeben worden ist, sodaß ihnen alle andern Schiffsgläubigerforderungen, einerlei wann sie entstanden sind, in der Befriedigung vorgehen. Der Gesetzgeber geht bei dieser Bestimmung davon aus, daß diese Forderungen keine Beziehungen zu den einzelnen Frachtfahrten haben. Es konnte somit der Grundsatz, nach welchem alle andern Schiffsgläubigerforderungen rangieren, die Rangordnung nach Frachtfahrten, hier nicht maßgebend sein. Falls mehrere im § 102 Ziffer 6 aufgeführte Forderungen bestehen, haben sie unter sich in Ermangelung besonderer Vorschriften den Rang nach der Zeit ihrer Entstehung gemäß § 1257, 1209 B. G. B. [1])

§ 10. Verhältnis des Schiffsgläubigerrechts zu anderen Pfandrechten.

a) bezüglich der Fracht.

Die neben dem Pfandrechte der Schiffsgläubiger möglicherweise an Schiff und Fracht bestehenden Pfandrechte können solche sein, die durch Vertrag namentlich gemäß §§ 1259 ff. B. G. B. oder auf Grund der §§ 931, 930, 804 C. P. O. oder durch Gesetz im Sinne des § 647 B. G. B. entstanden sind. Im Seerecht haben nach § 776 H. G. B. die Schiffsgläubiger ein absolutes Vorzugsrecht vor allen übrigen Pfandgläubigern und sonstigen Gläubigern. Diesen im Seerecht allgemein anerkannten Vorzug des Schiffsgläubigerrechts genießen im B. Sch. G. die Schiffsgläubiger in allen Fällen nur bezüglich der Fracht, indem sie an der Fracht stets den Vorzug haben vor sonstigen Pfandrechten (Verpfändung oder Pfändung der Fracht).

b) bezüglich des Schiffes.

Hinsichtlich des Schiffes haben absoluten Vorrang gegenüber den sonstigen Pfandrechten an ihm im B. Sch. G. nur die in § 102 Ziff. 1 bis 3 genannten Schiffsgläubiger. Bezüglich dieser Schiffsgläubigerforderungen, also der öffentlichen Schiff-

[1]) Förtsch S. 321, Mittelstein S. 433, Pappenheim bei Goldschmidt 46 S. 264.

fahrtsabgaben, Forderungen aus den Dienstverträgen der Schiffsbesatzung, für Lotsengelder, Haverei, Bergungs- und Hilfskosten und den Ansprüchen aus Rechtsgeschäften, welche der Schiffer in Notfällen geschlossen hat, hält der Gesetzgeber, teils wegen der Personen der Gläubiger, teils in Berücksichtigung der nützlichen Verwendung ein unbedingtes Vorzugsrecht vor Nichtschiffsgläubigern für geboten.

Insoweit es sich bei den Forderungen aus § 102 Ziffer 4 bis 6 B. Sch. G. um das Pfandrecht der Schiffsgläubiger am Schiffe handelt, kommt im Verhältnis zu den sonstigen Pfandrechten der Grundsatz zur Geltung, daß das ältere Pfandrecht dem jüngeren vorgeht; diese Schiffsgläubigerpfandrechte gehen also sonstigen am Schiffe begründeten Pfandrechten nur dann vor, wenn sie früher als letztere entstanden sind. Hierin liegt ein wichtiger Unterschied vom Seerecht, wo auch diese Pfandrechte der Schiffsgläubiger ein unbedingtes Vorzugsrecht genießen. Weil unter Umständen die Forderungen aus § 102 Ziffer 4 bis 6 B. Sch. G. einen im Verhältnis zum Werte des Schiffes erheblichen Betrag erreichen können, und bei einem ihnen gewährten unbedingten Vorzugsrechte vor allen sonstigen Pfandrechten am Schiffe dem Schiffseigner die Möglichkeit sehr erschwert würde, sich etwa fehlende Betriebsmittel durch Verpfändung des Schiffes zu verschaffen, da niemand in dem Falle dem Schiffseigner Kredit gewähren würde, wenn er allen etwa entstehenden unter Ziffer 4 bis 6 § 102 B. Sch. G. genannten Ansprüchen nachstehen müßte, erscheint bei diesen Forderungen der Grundsatz, prior tempore, potior jure gerechtfertigt. [1])

Nach dem bisher über die Rangfolge der Schiffsgläubigerrechte untereinander und im Verhältnis zu anderen Pfandrechten Gesagten könnte folgende Schwierigkeit entstehen: Während nach Abs. 1 des § 109 für die in § 102, Ziffer 4 bis 6, angegebenen Forderungen im Verhältnis zu sonstigen Pfandrechten hinsichtlich des Vorzugsrechtes am Schiffe die Priorität der Entstehung entscheidet, also eine der unter Ziffer 4, 5, 6 des § 102 fallende Forderung einem etwa später entstandenen und eingetragenen Pfandrechte vorgehen kann, würde eine später als das Pfandrecht entstandene Schiffsgläubigerforderung

---

[1]) Ueber die persönliche Haftung des Schiffseigners gegenüber den Schiffsgläubigern bei eventuell erlittenem Ausfall siehe unten S. 50.

dem eingetragenen Pfandrechte nachstehen. Nach § 106 B. Sch. G. würde aber dem früher entstandenen Pfandrechte des Schiffsgläubigers das später entstandene eines solchen vorgehen. Es ergibt sich alsdann die Schwierigkeit, daß im Falle der Zwangsversteigerung des Schiffes die letztentstandene Schiffsgläubigerforderung ihrerseits der erstentstandenen in der Befriedigung vorgehen würde. Nennt man das eingetragene Pfandrecht c), die ältere Schiffsgläubigerforderung b), die später entstandene a), so würde gemäß § 109, Abs. 1, b) der c) vorgehen, und nach demselben Grundsatze c) der a) vorgehen; andererseits aber würde gemäß § 106, Abs. 1, a) der b) vorgehen. Eine Lösung dieses Konfliktes ist im Wege positiver gesetzlicher Regelung erfolgt und zwar zugunsten der außerhalb der Schiffsgläubigerforderungen stehenden Pfandrechte im Interesse der Kreditfähigkeit des Schiffseigners, indem für den erwähnten Fall dem sonstigen (eingetragenen) Pfandrechte, wenn es einen Vorrang vor der Forderung eines Schiffsgläubigers hat, zugleich insoweit der Vorrang vor denjenigen Schiffsgläubigern gewährt wird, welche jenem Schiffsgläubiger in der Rangfolge nachstehen. Abs. 2 § 109 B. Sch. G. lautet: Soweit die sonstigen Pfandrechte an dem Schiffe der Forderung eines Schiffsgläubigers vorgehen, haben sie zugleich den Vorrang vor den dieser Forderung nachstehenden Forderungen anderer Schiffsgläubiger. Es ist damit, deutlicher ausgedrückt, der Gedanke niedergelegt, daß die sonstigen Pfandrechte ihre Stellen behalten, und nur die Forderungen der Schiffsgläubiger der früheren und späteren Fahrt insoweit ihren Platz wechseln, als erforderlich ist, um denen der späteren Fahrt das Vorzugsrecht vor denen der früheren Fahrt zu beschaffen, mit der Modifikation, daß, soweit der Betrag der älteren Forderung denjenigen der späteren Forderung übersteigt, das Vorzugsrecht der ersteren gegenüber dem dazwischen stehenden Pfandrechte bestehen bleibt. Ist aber der Betrag der später entstandenen Forderung größer als derjenige der erstentstandenen, so wird vorerst nur der Betrag der älteren Schiffsgläubigerforderungen zur teilweisen Befriedigung der später entstandenen verwendet, dann das dazwischen stehende Pfandrecht ganz befriedigt. Hierauf wird dann die spätere Schiffsgläubigerforderung ergänzungsweise ganz befriedigt, und demnächst gelangt die erstentstandene Schiffsgläubigerforderung zur Befriedigung.

Die Lösung ist, abgesehen von der dadurch geschützten Kreditfähigkeit des Schiffseigners, auch insofern eine glückliche, als zu berücksichtigen ist, daß, wenn infolge der gesetzlichen Bestimmung des Abs. 2 § 109 B. Sch. G. eine dem etwa sonst bestehenden Pfandrechte im Alter vorgehende Forderung eines Schiffsgläubigers aus § 102 Ziffer 4 bis 6 B. Sch. G. ihren bisherigen Vorrang vor diesem Pfandrechte verliert, der betreffende Schiffsgläubiger doch nicht benachteiligt erscheint, weil er, auch bei eventuellem Nichtbestehen des dazwischen stehenden Pfandrechts gegenüber der späteren Forderung des anderen Schiffsgläubigers nachstehen müßte. Ueberdies, so heißt es in den Begründungen mit Recht, können die bezeichneten Folgen nur eintreten, wenn die Einziehung der älteren Forderung bis zum Antritt einer neuen Frachtfahrt verzögert wird.

§ 11. Rangordnung der auf den Ladungsgütern haftenden Pfandrechte.

Es ist schon oben [1]) erwähnt, daß gewissen Schiffsgläubigern auch an den Ladungsgütern ein Pfandrecht zusteht. In den Begründungen wird die Regelung des Rangverhältnisses der wegen der Beiträge zur großen Haverei und der Bergungs- und Hilfskosten auf den Ladungsgütern haftenden Pfandrechte als an sich nicht in den Abschnitt über die Schiffsgläubiger gehörend angesehen, indessen hat man einen gewissen Zusammenhang mit den Vorschriften über die Rangordnung der Schiffsgläubiger nicht verkannt. Die betreffenden Vorschriften haben deshalb, ebenso wie im H. G. B., hier ihre Aufnahme im B. Sch. G. gefunden.

In § 443 H. G. B. ist das Rangverhältnis, in welchem mehrere auf demselben Gute ruhenden gesetzlichen Pfandrechte des Kommissionärs, Spediteurs und des Frachtführers zueinander stehen, geregelt. Da aber gemäß §§ 89 und 97 B. Sch. G. den Vergütungsberechtigten bei der großen Haverei wegen des von den beitragspflichtigen Gütern zu leistenden Beitrages an diesen ein Pfandrecht zusteht; und da ferner nach § 97 B. Sch. G. der Gläubiger wegen der Bergungs- und Hilfskosten einschließlich des Berge- und Hilfslohnes im Falle

[1]) Vgl. o. S. 19.

der Rettung der Güter ein Pfandrecht hat, so bedurfte es für ein eventuelles Zusammentreffen der Pfandrechte des § 443 H. G. B. mit denen aus §§ 89 und 97 B. Sch. G. einer gesetzlichen Regelung des Rangverhältnisses. In Abs. 1 § 116 B. Sch. G. ist daher das Rangverhältnis festgesetzt. Es sollen danach die Pfandrechte an den Ladungsgütern wegen der Beiträge zur großen Haverei und der Bergungs- und Hilfskosten den in § 443 H. G. B. bezeichneten Pfandrechten vorgehen, untereinander aber so rangieren, daß das später entstandene dem früher entstandenen vorgeht.

Im 2. Abs. des § 116 B. Sch. G. wird bestimmt, daß § 115 d. G. in den Fällen der großen Haverei und des Verlustes oder der Beschädigung durch rechtswidrige Handlung entsprechende Anwendung finden soll. Wie daher nach § 115 B. Sch. G. für die Schiffsgläubiger an Stelle von Schiff und Fracht gewisse Ersatzforderungen treten, so sollen hier denjenigen, die an den Ladungsgütern ein Pfandrecht haben, die betreffenden Entschädigungen oder Vergütungen an die Stelle des Gegenstandes treten, für den sie geleistet werden, auch soll der Eigentümer der Güter, wenn er die Vergütung oder Entschädigung eingezogen hat, nach Maßgabe des § 112 Abs. 2 B. Sch. G. den Pfandgläubigern persönlich haften.

V. Kapitel.

§ 12. Uebertragung des Schiffsgläubigerrechts.

Die Uebertragung des Schiffsgläubigerrechts vollzieht sich nach den Normen des Obligationenrechts. Der Uebergang erfolgt demnach entweder durch Abtretung, also einen Vertrag, durch den der bisherige Schiffsgläubiger die Schiffsgläubigerforderung auf einen andern überträgt, oder durch Gesetz oder gerichtliche Verfügung. Mit der zugrunde liegenden Forderung geht auch das Schiffsgläubigerrecht auf den neuen Gläubiger über; eine getrennte Uebertragung des Schiffsgläubigerrechtes ohne die ihm zugrunde liegende Forderung ist indessen wegen der accessorischen Natur desselben unmöglich.

Das Schiffsgläubigerrecht kann auch auf den Schiffseigner selbst übergehen. Dies ist noch nicht der Fall, wenn der Schiffseigner eine Schiffsgläubigerforderung (ohne rechtliche Verpflichtung) aus seinem Landvermögen bezahlt, wohl aber dann denkbar, wenn sich der Schiffseigner die Schiffsgläubigerforderung gegen Zahlung abtreten läßt.

VI. Kapitel.

§ 13. Dauer des Pfandrechts der Schiffsgläubiger an Schiff und Zubehör und die besonderen Endigungsgründe desselben.

Das Schiffsgläubigerrecht endigt naturgemäß mit dem Erlöschen der ihm zugrunde liegenden Forderung, also nach den allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts[1]) über das Erlöschen des Pfandrechts an beweglichen Sachen. Im Falle des Untergangs des Schiffes erlöschen ebenfalls die Schiffsgläubigerrechte an dem Schiffe. Löst sich das Schiff in einzelne Sachen (Trümmer) auf, oder werden Zubehörteile davon getrennt, so besteht das Pfandrecht an denselben weiter, aber nur derart, daß es nicht mehr, wie das Pfandrecht am Schiffe, bei dritten verfolgbar ist, sondern nunmehr wie bei beweglichen Sachen erlischt nach den Regeln des Mobiliarpfandrechtes.[2]) Die Dauer beziehungsweise Endigung des Pfandrechts der Schiffsgläubiger am Schiff und Zubehör ist in wenigen Beziehungen besonderen Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes unterstellt:

a) Verkauf des Schiffes im Wege der Zwangsversteigerung.

Das Schiffsgläubigerrecht geht unter durch Verkauf des Schiffes im Wege der Zwangsversteigerung.

Der frühere § 110 d. G., welcher die Rechtswirkung der Zwangsversteigerung des Schiffes auf das Pfandrecht des Schiffsgläubigers behandelnd bestimmte, daß die Pfandrechte der

---

[1]) Vgl. §§ 1257, 1252, 1255 B. G. B. Ueber confusio, vgl. die Ausführungen bei Schaps S. 754, bei Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 198.

[2]) Vgl. Ehrenberg S. 247, Mittelstein S. 33 und 39, Förtsch S. 315 und 325.

Schiffsgläubiger und die sonstigen durch Willenserklärung oder Gesetz erworbenen Pfandrechte durch den im Wege der Zwangsvollstreckung erfolgten Verkauf des Schiffes erlöschen, ist durch die Vorschriften des Zwangsversteigerungsgesetzes überflüssig und deshalb durch Art. 12 E. G. aufgehoben worden.

Das Zwangsversteigerungsgesetz findet nur Anwendung auf die im Schiffsregister eingetragenen Schiffe. Für nicht registrierte Binnenschiffe, abgesehen von gewissen ausländischen Schiffen, für welche nach Zw. G. § 171 im allgemeinen die Vorschriften über Zwangsversteigerung Anwendung finden, gilt demnach, auch wenn sie an sich registerpflichtig sind, die Regel, daß sie wie gewöhnliche bewegliche Sachen nach den Vorschriften der C. P. O. § 804 gepfändet und öffentlich versteigert werden. § 814 C. P. O. Durch eine solche Versteigerung wird aber das Recht der Schiffsgläubiger an diesem nicht registrierten Schiffe nicht berührt. Ueber die Rechtswirkung eines etwa im Auslande im Wege der Zwangsvollstreckung erfolgenden Verkaufes des Schiffes in Beziehung auf das Pfandrecht der Schiffsgläubiger hat das Gesetz eine Bestimmung nicht getroffen, weil, wie die Begründungen S. 124 bemerken, mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der in Betracht kommenden Verhältnisse eine allgemeine Regelung sich nicht aufstellen läßt.[1]) Die Wirkungen richten sich demgemäß nach den in dem betreffenden Lande geltenden Vorschriften über die Zwangsvollstreckung. Hat demgemäß nach dem betreffenden ausländischen Rechte der Zwangsverkauf dieselbe Wirkung, so steht hinsichtlich der Frage des Erlöschens der Schiffsgläubigerrechte der ausländische Zwangsverkauf natürlich dem im Inlande erfolgten gleich.

b) Aufgebot der Schiffsgläubiger bei den übrigen Veräußerungen des Schiffes.

Die in dem früheren § 111 für den Fall des Fehlens landesgesetzlicher Vorschriften über das bei freiwilliger Veräußerung eines Schiffes zulässige Verfahren einer öffentlichen Aufforderung zur Anmeldung von Schiffsgläubigerrechten, beziehungsweise eines Aufgebotes der Schiffsgläubiger, enthaltene subsidiäre reichsrechtliche Regelung dieses Aufgebotes ist als unmittelbare Vorschrift des Reichsrechts gegeben in dem

[1]) Das H. G. B. hat sich aus dem gleichen Grunde einer Entscheidung der Frage für Seeschiffe enthalten.

jetzigen § 110 B. Sch. G., wodurch dem nicht durch Zwangsversteigerung Erwerbenden die Befugnis eingeräumt wird, die Ausschließung der unbekannten Schiffsgläubiger im Wege des Aufgebotsverfahrens zu beantragen. Der § 110 B. Sch. G. trifft alle übrigen Fälle der Veräußerung eines Schiffes, außer der durch Zwangsversteigerung eines registrierten Schiffes, also auch den Fall, daß einer ein nicht registriertes, daher nicht der Immobiliarzwangsvollstreckung unterliegendes Schiff, nach Maßgabe der §§ 814, 816 C. P. O. versteigern läßt. [1]) Durch die Möglichkeit des Aufgebotes ist in den betreffenden Fällen ein Mittel gegeben, die Belastung eines Schiffes bei Veräußerung in endgültiger Weise festzustellen. Dies ist nötig, da nach § 103 Abs. 2 B. Sch. G. das Pfandrecht des Schiffsgläubigers am Schiffe gegen jeden dritten Besitzer des Schiffes verfolgbar ist, also bei Veräußerung abweichend von den Vorschriften des bürgerlichen Rechts § 936 B. G. B. das Pfandrecht des Schiffsgläubigers zugunsten des in Ansehung des Pfandrechts gutgläubigen Erwerbers nicht erlischt. Durch die Aufgebotsmöglichkeit ist dem Schiffseigentümer die Veräußerung seines Schiffes praktisch erleichtert, da nach Aufgebot der Schiffsgläubiger beziehungsweise nach ergangenem Ausschlußurteil der Erwerber des Schiffes nicht mehr zu befürchten braucht, eventuell von bisher unbekannten Schiffsgläubigern in Anspruch genommen zu werden. Andererseits ist möglichst Rücksicht genommen auf die Rechte der Schiffsgläubiger, die ohne die erwähnte Bestimmung der Verfolgbarkeit ihres Rechtes gegen jeden dritten Besitzer des Schiffes durch den einfachen Weg der Veräußerung des Schiffes rechtlos gemacht sein würden.

Legitimiert zu dem Aufgebotsantrage ist nur der Erwerber, d. h. derjenige, welcher tatsächlich das Eigentum an dem Schiff erworben hat. Der Antragsteller muß deshalb zu seiner

[1]) A. A. Förtsch S. 323, der trotz der Ausdrucksweise des § 110 und der Erkenntnis, daß an sich die Versteigerung eines nicht registrierten Schiffes gemäß § 816 C. P. O. nicht zu den Fällen der Zwangsversteigerung gehört, gleichwohl annimmt, daß § 110 B. Sch. G. alle Versteigerungen begreifen will, durch welche das Pfandrecht am Schiffe selbst erlischt und auf den Erlös beschränkt wird. Es seien unter den Versteigerungen, bei denen das Aufgebotsverfahren zulässig sein soll, diejenigen zu verstehen, die früher mit freiwilliger Veräußerung bezeichnet wurden, d. h. alle, die nicht zum Zwecke der Realisierung des Pfandrechts vorgenommen würden.

Vergl. auch Pappenheim S. 265 f.

Legitimation den Nachweis eines in bindender Form geschlossenen Veräußerungsvertrages erbringen.[1]) Dem Eigentümer eines Schiffes mit Rücksicht auf eine etwa von ihm beabsichtigte Veräußerung des Schiffes die Stellung des Aufgebotsantrages zu gewähren, ist nicht angängig, weil dadurch der Eigentümer in die Lage versetzt wäre, jederzeit die Rechte der Schiffsgläubiger zu gefährden.

Für das Aufgebotsverfahren gelten die Regeln des § 1002 C. P. O. Zuständig ist demnach das Gericht, in dessen Bezirk sich der Heimatshafen oder Heimatsort des Schiffes befindet. Unterliegt das Schiff der Eintragung in das Schiffsregister, so kann der Antrag erst nach der Eintragung der Veräußerung des Schiffes gestellt werden. Aus dieser Bestimmung geht hervor, daß das Aufgebotsverfahren für alle Schiffe möglich ist, ob sie registerpflichtig sind oder nicht. Nur ist bei registrierten Schiffen die erwähnte Verpflichtung zu erfüllen. Der Antrag hat die ihm bekannten Forderungen von Schiffsgläubigern anzugeben, und die Aufgebotsfrist muß mindestens drei Monate betragen. In dem Aufgebot selbst ist den Schiffsgläubigern, welche sich nicht melden, als Rechtsnachteil anzudrohen, daß ihre Pfandrechte erlöschen, sofern nicht ihre Forderungen dem Antragsteller bekannt sind. Das Ausschlußurteil ergeht demnach dahin, daß die Rechte der unbekannten Schiffsgläubiger erloschen sind.[2]) Denjenigen Schiffsgläubigern aber, die ihre Forderungen angemeldet haben, oder welche der Antragsteller angegeben hat, werden ihre Rechte als Schiffsgläubiger vorbehalten. Es bleiben somit dem Antragsteller bekannte Schiffsgläubigerrechte bestehen,[3]) denn das Verfahren bezweckt nicht, das Schiff von seinen Lasten zu befreien, sondern dem Erwerber Kenntnis von den vorhandenen, das Schiff belastenden Schiffsgläubigerrechten zu geben.

1) Veräußerung einer Schiffspart.

Der Untergang des Schiffsgläubigerrechts tritt nicht ein, wenn nur eine Schiffspart Gegenstand der Veräußerung bildet.

Die Zwangsversteigerung einer Schiffspart, d. i. eines Anteils eines Miteigentümers an einem Schiffe, ist ausgeschlossen,

---

[1]) Vgl. Begr. S. 124.

[2]) Ueber die persönliche Haftung des Schiffseigners gegenüber den ausgeschlossenen Schiffsgläubigern s. u. S. 53.

[3]) Vgl. R.-G. 20, S. 218.

denn die Zwangsversteigerung erstreckt sich nur auf das Schiff als Ganzes, nicht auf das ideelle Teileigentum an einem subhastationsfähigen Schiffe. Die Schiffsparten werden rücksichtlich der Zwangsversteigerung als bewegliche Sachen behandelt, und ist die Zwangsvollstreckung in dieselben durch § 858 C. P. O. nach den Vorschriften über die Pfändung und Ueberweisung von Forderungen geregelt. Ebenso ist bei den andern denkbaren Veräußerungen (nicht durch Zwangsversteigerung) einer Schiffspart gemäß § 111 B. Sch. G. dem Erwerber nicht etwa die Befugnis einzuräumen, die Ausschließung der unbekannten Schiffsgläubiger im Wege des Aufgebotsverfahrens zu beantragen, vielmehr ist die Veräußerung einer Schiffspart auf den Fortbestand des Pfandrechts der Schiffsgläubiger ohne Einfluß. Dies folgt aus der Erwägung, daß das Pfandrecht der Schiffsgläubiger das ganze Schiff ergreift und durch die Veräußerung eines Anteils nicht die an dem Schiffe selbst bestehenden Rechte verändert werden dürfen.

Das Schiffsgläubigerrecht erlischt ferner durch:

c. Verjährung

der ihm zugrunde liegenden Forderung.

Die Einführung kurzer Verjährungsfristen ist für die Binnenschiffahrt in gleicher Weise wie für die Seeschiffahrt ein Bedürfnis. Der Grund liegt einmal in der Schwierigkeit nach längerer Zeit die Prüfung der Rechtmäßigkeit einer aus dem Schiffsverkehr entspringenden Forderung vorzunehmen, dann aber ergibt sich die Notwendigkeit kurzer Verjährungsfristen namentlich daraus, daß die zahlreichen mit dinglicher Kraft ausgestatteten Forderungen bei längerem Fortbestand die Sicherheit des Geschäftsverkehrs behindern würden.

Es verjähren gemäß § 117 B. Sch. G. in Verbindung mit § 118 B. Sch. G. mit Ablauf eines Jahres, vom Schlusse des Jahres an gerechnet, in welchem die Forderung fällig geworden ist:

1. die öffentlichen Schiffs- und Schiffahrtsabgaben, insbesondere die Brücken-, Schleusen-, Kanal- und Hafengelder;
2. die aus den Dienstverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung;
3. die Lotsengelder;
4. die Bergungs- und Hilfskosten einschließlich des Berge- und Hilfslohnes;

5. die Beiträge zur großen Haverei;
6. die Forderungen aus Geschäften, welche der Schiffer kraft seiner gesetzlichen Befugnisse (§§ 15 und 16) und nicht mit Bezug auf eine Vollmacht geschlossen hat;
7. die Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (§ 3, § 4 No. 3, §§ 7, 92).

Wie sich aus der in Ziffer 7 erfolgten Anziehung des § 92 ergibt, gilt die einjährige Verjährungsfrist auch für die Forderungen aus dem Zusammenstoße von Schiffen. [1])

Ausgenommen von dieser in § 117 B. Sch. G. festgesetzten Verjährungsfrist sind die in § 102 Ziffer 6 erwähnten, mit Schiffsgläubigerrechten ausgestatteten Forderungen. Von diesen letzten verjähren in zwei Jahren nach Ablauf des Kalenderjahres, in welchem sie hätten gezahlt werden müssen, die rückständigen Beiträge an die Berufsgenossenschaften, soweit nicht eine absichtliche Hinterziehung vorlag.

Die Forderungen der Versicherungs-Anstalten für die Invalidenversicherung verjähren in zwei Jahren nach Fälligkeit; die Krankenkassenbeiträge in einem Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres, in welchem der Anspruch entstanden ist.

Auch die Schiffsgläubigerforderung wegen Nichtablieferung oder Beschädigung der Ladungsgüter und des im § 77 B. Sch. G. bezeichneten Reisegepäcks unterliegt nicht der Verjährung aus §§ 117 und 118 B. Sch. G. Diese Forderungen unterliegen nach den besonderen Bestimmungen der §§ 439, 414 H. G. B., aber ebenfalls einer einjährigen Verjährungsfrist.

Schließlich fehlen in § 117 B. Sch. G. von den Schiffsgläubigerforderungen auch die unter § 102 Ziffer 5 B. Sch. G. fallenden Forderungen wegen Nichterfüllung oder wegen mangelhafter Erfüllung eines von dem Schiffseigner geschlossenen Vertrages, insofern dessen Ausführung zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört. Da diese Forderungen im B. Sch. G. bezüglich ihrer Verjährung nicht berührt sind und auch nicht nach besonderer Vorschrift verjähren, wird bei ihnen die Verjährung des B. G. B. Platz greifen müssen (§ 195 B. G. B.).

Die Verjährung der im § 117 B. Sch. G. betroffenen Forderungen unterliegen im übrigen, also abgesehen von der Dauer und dem Beginn der Verjährungsfrist, in allen Be-

[1]) Im Seerecht verjähren diese Forderungen ebenso wie die Forderungen der Schiffsbesatzuug in zwei Jahren.

ziehungen den allgemeinen Bestimmungen des B. G. B., soweit sie dem im folgenden Ausgeführten nicht widersprechen. [1])

Die in den einzelnen Ziffern des § 117 B. Sch. G. aufgezählten Forderungen sind Schiffsgläubigerforderungen. Die Verjährung des Anspruchs eines Schiffsgläubigers ergreift außer dem Pfandrechte auch das daneben begründete persönliche Forderungsrecht, [2]) falls ein persönlich Verpflichteter dem Schiffsgläubiger gegenübersteht.

§ 902 H. G. B. bestimmt ausdrücklich, daß die eintretende Verjährung sich zugleich auf die persönlichen Ansprüche beziehe, die dem Gläubiger etwa gegen den Rheder oder eine Person der Schiffsbesatzung zustehen. Das B. Sch. G. hat es als selbstverständlich angesehen, daß die Verjährung in den Fällen, wo es sich um die Ansprüche von Schiffsgläubigern handelt — und dies ist in § 117 der Fall — außer dem Pfandrechte auch das daneben etwa begründete persönliche Forderungsrecht ergreift. [3]) Der § 117 B. Sch. G. unterscheidet nicht zwischen persönlichen und dinglichen Ansprüchen, sondern unterwirft die aufgeführten Forderungen allgemein der einjährigen Verjährungsfrist.

Ausgenommen müssen jedoch die auf § 4 Abs. 2 Satz 1 B. Sch. G. etwa sich gründenden persönlichen Ansprüche werden, weil sich § 117 Ziffer 7 B. Sch. G. nur auf § 4 No. 3, nicht aber auch auf den Abs. 2 des § 4 bezieht und auch nicht wie § 102 Ziffer 5 Abs. 2 den Fall mitbegreift, daß die schuldige Person der Schiffsbesatzung der Eigentümer ist [4]).

---

[1]) Wie § 223 Abs. 1 B. G. B.

[2]) S. Förtsch S. 333, Goldmann S. 282, Landgraf S. 314.

A. A. Mittelstein zu § 117. Er erkennt an, daß § 117 B. Sch. G. nur solche Forderungen umfaßt, deren Inhaber Schiffsgläubiger ist (wiewohl auch einige der Schiffsgläubigerforderungen des § 102 B. Sch. G. vom § 117 nicht getroffen werden) stimmt auch dem zu, daß nicht bei allen Ziffern des § 117 eine persönliche Verpflichtung des Schiffseigners bezw. ein persönlicher Anspruch des Inhabers der Schiffsgläubigerrecht gewährenden Forderung besteht. Mittelstein glaubt aber, durch nichts im Gesetz sei angedeutet, daß die Verjährung des dinglichen Anspruchs die des persönlichen mit sich bringe. Wenn auch eine ausdrückliche Bestimmung im Gesetzestext dafür nicht gegeben ist, so ist m. E. über die Frage immerhin aus den Begr. S. 126 der Wille des Gesetzgebers unverkennbar zu ersehen, der eine besondere Anerkennung der Bestimmung des § 902 H. G. B. für unnötig hielt.

[3]) S. Begr. S. 126.

[4]) Vgl. S. 25.

Außer den erwähnten kennt das Binnenschiffahrtsgesetz keine ihm eigenartigen Endigungsgründe des Schiffsgläubigerrechts. Im Gegensatz zum Seerecht erlischt das Schiffsgläubigerrecht im Binnenschiffahrtsrecht nicht durch einen vom Schiffer im Falle der zwingenden Notwendigkeit auf Grund seiner gesetzlichen Befugnis bewirkten Verkauf des Schiffes und zwar aus dem Grunde nicht, weil dem Binnenschiffer diese Befugnis nicht zusteht. Ein etwa vom Binnenschiffer vorgenommener Notverkauf des Schiffes würde nicht rechtsgültig sein, und die Rechte am Schiffe würden bestehen bleiben, somit der Eigentümer vindizieren, die Schiffsgläubiger ihr Pfandrecht geltend machen können.

Ebenso ist dem Binnenschiffahrtsrechte der Untergang der Schiffsgläubigerrechte durch Rechnung im Kriegsfalle unbekannt.

---

§ 14. Dauer des Pfandrechts der Schiffsgläubiger an der Fracht.

Die Begründungen heben hervor, daß es die Sache der Ladungsbeteiligten nicht ist, sich um die auf der Fracht haftenden gesetzlichen Pfandrechte der Schiffsgläubiger zu kümmern, daß sie vielmehr an den Schiffseigner die Fracht zahlen können, ohne sich den Schiffsgläubigern gegenüber einer Verantwortung auszusetzen. Es bleibt daher das Recht der Schiffsgläubiger an der Fracht grundsätzlich nur so lange wirksam, als diese noch als Frachtforderung aussteht. Mit erfolgter Einziehung [1]) geht die Fracht als selbständiger Haftungsgegenstand unter, was sich aus der Erwägung ergibt, daß mit dem Untergange der Forderung auch das daran haftende Pfandrecht untergehen muß. Wenn der Schiffer ohne gesetzliche oder besondere Vollmacht die Fracht eingezogen, ohne daß diese Einziehung der Frachtführer genehmigt hat, steht die Fracht noch aus. Auf diesen Fall bezieht sich daher nicht die Bestimmung des § 112 B. Sch. G. über den Fortbestand des Pfandrechts an der Fracht, solange der Schiffer dieselbe in Händen hat. Wenn aber der Schiffer befugtermaßen die Fracht eingezogen hat, so ist durch die von ihm bewirkte Einziehung die Frachtforderung

[1]) Ueber den Begriff der Einziehung und über die persönliche Haftung nach Einziehung der Fracht s. u. S. 52.

untergegangen. Für diesen Fall ist durch die genannte Bestimmung der Fortbestand des Pfandrechts angeordnet, solange der Schiffer die Gelder noch in Händen hat. Nachdem der Schiffer die Fracht eingezogen hat, bildet allerdings nicht mehr die Frachtforderung, d. h. der Anspruch auf Zahlung der Gegenleistung für die erfolgte Ausführung des Transportes, sondern der Anspruch des Schiffseigners gegen den Schiffer auf Herausgabe der von diesem eingezogenen Frachtgelder den Gegenstand des Pfandrechts. Trotz einer vom Schiffseigner etwa erklärten Abtretung der Fracht, und gleichviel ob der Cessionar das Vorhandensein von Schiffsgläubigern kannte oder nicht, besteht nach dem 2. Satze des § 112 Abs. 1 B. Sch. G. das Pfandrecht an der Fracht doch solange, als diese noch aussteht, oder die Frachtgelder sich noch in Händen des Schiffers befinden. Die Rechtswirkung dieses Satzes, wonach auch im Falle der Abtretung der Frachtforderung die vorausgegangene Bestimmung des § 113 B. Sch. G. Geltung hat, ist die, daß die Schiffsgläubiger nicht genötigt sind, ihre Pfandrechte an der Fracht gegen den Erwerber der Frachtforderung geltend zu machen, daß vielmehr das gegen den Schiffseigner ergehende Urteil auch gegen seine Rechtsnachfolger bezüglich der Frachtforderung vollstreckbar ist.

VII. Kapitel.

§ 15. Die Haftung des Schiffseigners gegenüber den Schiffsgläubigern.

a) Im Allgemeinen.

Der § 4 B. Sch. G. überträgt die in § 486 H. G. B. auf das Seevermögen, fortune de mer, beschränkte Haftung des Rheders für Verbindlichkeiten aus dem Rhedereibetrieb auf den Schiffseigner der Binnenschiffahrt. Er stellt das Prinzip auf, daß der Schiffseigner für die in ihm aufgeführten Ansprüche, denen andererseits Schiffsgläubigerrechte eingeräumt sind, nur mit Schiff und Fracht, also beschränkt, rein dinglich haftet und mildert somit die in § 3 B. Sch. G. aufgestellte Norm, für welche Schäden der Schiffseigner persönlich einzustehen hat, durch die

Einräumung der beschränkten rein dinglichen Haftung. Der § 4 B. Sch. G. ist ebenso wie § 486 H. G. B. nicht die Regel, sondern nur eine allerdings weittragende Ausnahmevorschrift; die unbeschränkte persönliche Haftung bildet vielmehr rechtlich die Regel und greift demnach dort Platz, wo das Gesetz nichts anderes bestimmt. Das Gesetz hat den Grundsatz, daß in allen Fällen der nicht persönlichen Haftung des Schiffseigners, sondern der Haftung nur mit Schiff und Fracht desselben, beziehungsweise desjenigen, welcher gemäß § 2 B. Sch. G. als Schiffseigner im Sinne des Gesetzes Dritten gegenüber angesehen wird, die Gläubiger die Vorrechte von Schiffsgläubigern genießen. Aber es gilt nicht der umgekehrte Satz, daß der Schiffseigner allen Schiffsgläubigern beschränkt nur mit Schiff und Fracht haftet. Es kommt vor, daß ein Gläubiger, dem der Schiffseigner unbeschränkt persönlich haftet, gleichzeitig Schiffsgläubigerrecht genießt, sei es von vorn herein oder nachträglich. [1]) In andern Fällen wird der Schiffseigner Schiffsgläubigern gegenüber durch sein Eingreifen beschränkt persönlich verpflichtet. Die beschränkt persönliche Haftung ist dann von praktischer Bedeutung, wenn der Schiffseigner nicht schon an sich dem Schiffsgläubiger persönlich haftet. In diesem Falle ist die beschränkte persönliche Haftung des Schiffseigners für die Schiffsgläubiger ein Bedürfnis, weil ihre Befriedigung nur aus Schiff und Fracht durch das eventuelle Nichtverbleiben des Schiffes in der Hand des Schiffseigners in besonderem Maße gefährdet ist. Die weitere Verwendung des Schiffes zur Schiffahrt bedroht die Schiffsgläubigerrechte mit Wertminderung oder Entwertung durch Beschädigung

---

[1]) So besteht unbeschränkte persönliche Haftung des Schiffseigners gegenüber den Personen der Schiffsbesatzung wegen der ihnen aus den Dienstverträgen zustehenden Forderungen, im Falle böslicher Handlungsweise, fehlerhafter Anweisung u. s. w. In den beiden letzten Fällen fällt die auf dem Maße der Verantwortung für fremdes Verschulden beruhende Haftung mit Schiff und Fracht fort, weil den Schiffseigner ein persönliches Verschulden trifft. In solchen Fällen haftet der Schiffseigner selbstverständlich unbeschränkt.

Ueber den Meinungsstreit bezüglich der Haftung des Schiffseigners für Prozeßzinsen und Prozeßkosten siehe bei Mittelstein S. 426. M. läßt den Schiffseigner auch für Prozeßkosten und Zinsen nur mit dem Schiffsvermögen haften. Den persönlich haftenden Schiffseigner läßt er dagegen, auch im Falle beschränkt persönlicher Haftung für Zinsen und Kosten, m. E. richtig, persönlich haften, wogegen hauptsächlich Boyens höchstens Mehrkosten, welche durch mutwillige Verschlappung des Prozesses dem „Rheder" persönlich auferlegen will.

oder Verlust des Schiffes und durch eventuelle Entstehung neuer ihnen vorgehender Pfandrechte. Da ferner der Schiffseigner über die den Schiffsgläubigern haftende Forderungen und Geldsummen verfügen und sie seinem nicht haftenden Landvermögen einverleiben kann, andererseits die Entziehung der Verfügung des Schiffseigners über die Haftungsgegenstände mit Rücksicht auf den Schiffahrtsbetrieb nicht angängig ist, hat der Gesetzgeber die beschränkt persönliche Haftung des Schiffseigners eingeführt, sowohl um ungerechtfertigte Bereicherung des Schiffseigners, wie auch die Erschwerung oder Vereitelung der Befriedigung der Schiffsgläubiger seitens des Schiffseigners zu verhindern. Die beschränkt persönliche Haftung trifft stets denjenigen Schiffseigner, in dessen Person der sie herbeiführende Tatbestand sich verwirklicht hat. Dieser braucht aber nicht der Schuldner der Forderung zu sein.

b) Die einzelnen Fälle und Voraussetzungen der beschränkten persönlichen Haftung und der Umfang dieser Haftung

ist im folgenden aufzuführen:

1. Ausfall eines Schiffsgläubigers.

Erleidet ein Schiffsgläubiger, dem an sich der Schiffseigner nur mit Schiff und Fracht haftet, dadurch einen Ausfall, daß seinem Rechte am Schiffe ein sonstiges Pfandrecht an demselben vorgeht, so haftet ihm der Schiffseigner nach § 109 Abs. 3 B. Sch. G. in Höhe dieses Ausfalls persönlich. Diese persönliche Haftung erscheint gerechtfertigt aus dem Gesichtspunkte, daß ohne dieselbe eine ungerechtfertigte Bereicherung des Landvermögens des Schiffseigners zum Nachteil der Schiffsgläubiger vorliegen würde, indem die Gegenleistung des Nichtschiffsgläubigers für die Belastung des Schiffes dem Schiffsvermögen nicht zugute käme, wohl aber das dem Zugriffe der Schiffsgläubiger nicht erreichbare sonstige Vermögen des Schiffseigners bereichert sein würde.

2. Aussendung des Schiffes zu einer neuen Reise.

Ferner wird der Schiffseigner, welcher das Schiff zu einer neuen Reise [1]) aussendet, den ihm bekannten Schiffsgläubigern,

[1]) Da auch hier keine Begriffsbestimmung der Reise gegeben ist, wird auch hier die obige Begrenzung des Umfanges der Frachtfahrt anzuwenden sein. S. oben S. 29 f.

denen er an sich nur mit Schiff und Fracht haftet, persönlich verpflichtet. Das Gesetz spricht nur von dem Schiffseigner; es verlangt also nicht, daß der das Schiff trotz Kenntnis von Schiffsgläubigern zu einer neuen Fahrt aussendende Schiffseigner derjenige sei, unter dem die Forderungen der Schiffsgläubiger entstanden sind. Die persönliche Haftung trifft vielmehr auch den eventuellen neuen Schiffseigner, wenn die Voraussetzungen des § 114 B. Sch. G. vorliegen. Die Einführung einer persönlichen Haftung im vorliegenden Falle erscheint durch die Möglichkeit der Verschlechterung des Schiffsvermögens gerechtfertigt. Auf einer neuen Reise ist das Schiff, das einzige Deckungsmittel der Schiffsgläubiger dem Untergange, Gefahren und Verschlechterungen ausgesetzt, und es besteht die Möglichkeit der Entstehung neuer, mit Vorzugsrechten ausgestatteter Schiffsgläubigerrechte.

Daß das Schiff zu einer neuen Reise ausgesendet worden ist, die Möglichkeit der Gefährdung der bekannten Schiffsgläubiger also bestand, genügt zur Herbeiführung der persönlichen Haftung des Schiffseigners, keineswegs braucht das Schiff tatsächlich auf der Reise Schaden erlitten zu haben oder mit neuen Schiffsgläubigerrechten belastet worden zu sein.

Die persönliche Haftung des Schiffseigners bei Aussendung des Schiffes zu einer neuen Reise erstreckt sich einem jeden Schiffsgläubiger gegenüber naturgemäß nur bis zur Höhe desjenigen Betrages, welcher auf dessen Forderung entfallen wäre, wenn der Wert des Schiffes bei Antritt der Reise unter die Schiffsgläubiger nach der gesetzlichen Rangfolge zur Verteilung gebracht worden wäre, denn mehr kann einem Schiffsgläubiger das Aussenden des Schiffes zu einer neuen Reise nicht Schaden bringen.

Die persönliche Haftung tritt jedoch nicht ein, wenn der Antritt der neuen Reise zugleich im Interesse der Gläubiger geboten war, was z. B. der Fall sein kann, wenn das Schiff sich an einem Orte befindet, wo es mit Rücksicht auf den bevorstehenden Winter nicht hinreichend geschützt ist. (Vgl. Begr. S. 125).

Das Gesetz hat im Abs. 2 des § 114 B. Sch. G. die Vermutung aufgestellt, daß der Gläubiger bei der Verteilung des Schiffswertes z. Z. des Reiseantritts seine vollständige Befriedigung erlangt haben würde. Hierdurch ist verhindert, daß

dem Schiffsgläubiger der schwer zu führende Beweis obliegt, daß er, wenn das Schiff nicht von neuem ausgesendet worden wäre, aus demselben volle Befriedigung würde erhalten haben. Die hier aufgestellte Präsumption ist keine präsumptio iuris et de iure, sondern eine den Gegenbeweis zulassende Rechtsvermutung. Dem über den Wert des Schiffes besser unterrichteten Schiffseigner steht dieser Gegenbeweis zu. Er muß im Prozesse beweisen, daß der Schiffsgläubiger weniger oder nichts bei Berücksichtigung der gesetzlichen Rangordnung im Falle der Verteilung des Wertes des Schiffes zur Zeit des Reiseantrittes erhalten haben würde.

3. Einziehung der Fracht, des Kaufgeldes für das Schiff und der Vergütung im Falle der großen Haverei.

Der Schiffseigner wird ferner persönlich haftbar, wenn er durch Einziehung der Fracht den Rechten der Schiffsgläubiger an ihr ein Ende bereitet hat. Die Einziehung kann in verschiedener Weise geschehen sein. Der Normalfall wird sein, daß dem Schiffseigner die Fracht ausgezahlt worden ist. Aber eine Einziehung der Fracht ist auch dann anzunehmen, wenn der Wert der Frachtforderung aus dem Schiffsvermögen des Schiffseigners in sein Landvermögen übergegangen ist. Deshalb ist Verwendung der Gelder durch den Schiffer im Interesse des Schiffseigners, Zahlung an dessen Gläubiger, Aufrechnung u. s. w. als eine die persönliche Haftung des Schiffseigners herbeiführende Einziehung der Fracht anzusehen. Dieselbe persönliche Haftung des Schiffseigners tritt auch in dem Falle ein, daß derselbe für seine eigene Rechnung Güter befördert. Hat der Schiffseigner für eigene Rechnung Güter geladen, so besteht ja eine Frachtforderung nicht. In diesem Falle ist es aber so anzusehen, als wenn er fremde Güter befördert und die Fracht hierfür und zwar in der Höhe, welche zur Zeit und am Orte der Abladung als üblich gezahlt worden wäre, eingezogen hätte und diese nach der gesetzlichen Rangfolge verteilt worden wäre.

Es erklärt sich die persönliche Haftung bei Einziehung der Fracht aus der Erwägung, daß, insoweit der Schiffseigner die Fracht eingezogen hat, beziehungsweise die Beförderung der Güter auf des Schiffseigners eigene Rechnung erfolgt ist, das sonstige Vermögen des Schiffseigners zum Nachteile des Schiffsvermögens bereichert ist.

Es ist schon früher ausgeführt, daß durch Veräußerung des Schiffes im Wege der Zwangsversteigerung das Schiffsgläubigerrecht aller und bei einer sonstigen Veräußerung des Schiffes dasjenige der durch Ausschlußurteil im Aufgebotsverfahren ausgeschlossenen Schiffsgläubiger untergeht. Ihnen bleibt aber ein persönlicher Anspruch gegen den Verkäufer, wenn er das Kaufgeld eingezogen hat. Die persönliche Haftung des Schiffseigners ist hier wiederum darin begründet, daß die Einziehung des Kaufgeldes durch den Schiffseigner eine ungerechtfertigte Bereicherung seines Landvermögens zum Nachteile der Schiffsgläubiger in sich schließen würde, wenn er nicht mit dem Kaufgelde, welches doch an die Stelle des Schiffes getreten ist, die Schiffsgläubiger befriedigen müßte.

Ferner macht, ebenfalls um eine Bereicherung des Landvermögens zum Nachteile des Schiffsvermögens zu verhindern, die Einziehung der in Abs. 1 und 2 des § 115 B. Sch. G. bezeichneten Vergütungen oder Entschädigungen durch den Schiffseigner diesen den hierdurch benachteiligten Schiffsgläubigern gegenüber persönlich haftbar.

In Bezug auf den Umfang der persönlichen Haftung des Schiffseigners in den Fällen der Frachteinziehung, der Einziehung des Kaufgeldes oder der Vergütungen[1]) ist anzuerkennen, daß der Schiffseigner allen Gläubigern zusammen keinesfalls auf mehr als auf den Wert haftet, um welchen sein Landvermögen durch die Einziehung der betreffenden Gelder bereichert worden ist. Jedem einzelnen Gläubiger haftet der Schiffseigner nur auf soviel, als derselbe kraft seiner Rangstellung bei normaler Befriedigung aus dem Sondergute hätte realisieren können. Hat indessen der Schiffseigner die eingezogenen Gelder zur Befriedigung von Schiffsgläubigern[2]) verwendet, so ist er nach § 112 Abs. 4 B. Sch. G. in Verbindung mit den §§ 113, 115 Abs. 3 und § 116 Abs. 2 B. Sch. G. nur insoweit verantwortlich, als er sie wissentlich verkürzt hat.

---

[1]) S. auch oben S. 39.

[2]) Ueber Förtschs abweichende Ansicht siehe deren Widerlegung bei Mittelstein S. 441.

VIII. Kapitel.

§ 16. Ueber die Rechtsnatur des Schiffsgläubigerrechts.

Ueber die Rechtsnatur des Schiffsgläubigerrechts herrscht in der Literatur ein Meinungsstreit. Die einen vertreten die Theorie des ausschließlich dinglichen Rechts und halten dafür, daß das vom Gesetz als Pfandrecht bezeichnete Recht der Schiffsgläubiger nicht nur ein neben eine persönliche Forderung tretendes, sondern ein selbständiges Recht auf Aneignung eines gewissen Teiles aus dem Schiffsvermögen sei, neben dem eine persönliche Verpflichtung des Schiffseigners nicht entstehe.

Die entgegengesetzte Ansicht hält das Schiffsgläubigerrecht für ein ausschließlich obligatorisches Recht, das sich aber als actio in rem scripta gegen jeden direkten Eigentümer des Schiffsvermögens richte. [1])

Es ist ausgeführt worden, daß der Schiffseigner dinglich haftet, daß ferner eine unbeschränkt persönliche und auch beschränkt persönliche Haftung des Schiffseigners gegenüber Schiffsgläubigern vorkommt. Im Falle der dinglichen Haftung ist anzunehmen, daß der Schiffseigner den Schiffsgläubiger durch Zahlung befriedigen kann, eine rechtliche Verpflichtung aber, denselben aus seinem Landvermögen zu befriedigen, liegt dem Schiffsgläubiger nicht ob. Eine der dinglichen Haftung zugrunde liegende Obligation besteht, aber nur derart, daß sie, nicht selbständig durchführbar, lediglich die Höhe des Schiffsgläubigeranspruchs bestimmt.

In dem Falle der beschränkt persönlichen Haftung, die sich als Verstärkung der dringlichen Haftung oder als Ersatz des Schiffsvermögens darstellt, besteht nach erfolgter Durchführung des dinglichen Anspruchs bei unvollständiger oder unmöglicher Befriedigung aus dem Schiffsvermögen ein selbständig durchführbares Recht gegen den Schiffseigner. Ist jedoch die beschränkt persönliche Haftung dadurch eingetreten,

[1]) Ueber den Stand der Meinungen siehe bei Schaps S. 80 und 753 f.

daß der Schiffseigner das Schiff in Kenntnis von Schiffsgläubigerforderungen zu einer neuen Reise ausschickte, so ist der Schiffsgläubiger nicht genötigt, zunächst aus dem Schiffsvermögen Befriedigung zu suchen, sondern er kann sein Recht sofort gegen den beschränkt haftenden Schiffseigner mit einer persönlichen Klage durchführen.

Haftet der Schiffseigner einem Gläubiger persönlich unbeschränkt, und hat dieser Gläubiger auch noch die Rechte eines Schiffsgläubigers, so stehen diesem zwei Rechte zu, nämlich die Forderung gegen den unbeschränkt persönlich haftenden Schiffseigner und das auch gegen jeden dritten Besitzer des Schiffsvermögens verfolgbare Schiffsgläubigerrecht, d. h. das Recht auf vorzugsweise Befriedigung aus dem Schiffsvermögen, wie im Falle der dinglichen Haftung und zwar in Höhe der persönlichen Forderung. Hier ist eine persönliche Verpflichtung des Schiffseigners neben dem Vorrecht des Gläubigers auf Befriedigung aus dem Schiffsvermögen vorhanden. Der Gläubiger kann aber natürlich nur mit den beiden Rechten, die dasselbe Ziel haben, einmal Befriedigung verlangen.

Aus dem Gesagten geht hervor, daß man das Schiffsgläubigerrecht schlechthin ungezwungen nicht unter die Schulbegriffe von Forderung und dinglichen Rechten unterordnen kann. Das Gesetz selbst hat ein wahres Pfandrecht, das doch ein Recht an der Sache ist, im Sinne, denn es zieht das Pfandrecht des Schiffsgläubigers in Vergleich zu den „sonstigen" Pfandrechten am Schiffe oder der Fracht und stellt es in Gegensatz zur persönlichen Verpflichtung des Schiffseigners. Andererseits spricht es von Forderungen der Schiffsgläubiger, an denen dieselben einen Ausfall erleiden können und die einer kurzen Verjährung unterworfen sind. Es besteht somit ein Pfandrecht und eine Forderung des Schiffsgläubigers, denen aber keine persönliche Verpflichtung des Schiffseigners entspricht. Es ist demnach auf das Schiffsgläubigerrecht keine der geläufigen Schulbegriffe anwendbar. [1]) Das Schiffsgläubigerrecht ist vielmehr eine dem Schiffahrtsrecht eigentümliche Erscheinung, dessen Wesen in den einzelnen Fällen der veränderten Haftung des Schiffseigners und der dem Rechte zugrunde liegenden Forderung aus sich selbst nach den über dasselbe gegebenen gesetzlichen Bestimmungen zu erklären ist.

[1]) Werner S. 19.

IX. Kapitel.

§ 17. Geltendmachung des Schiffsgläubigerrechts durch Klage.

Vermöge seines Pfandrechts an Schiff und Fracht ist der Schiffsgläubiger berechtigt, falls der Schiffseigner ihn nicht freiwillig befriedigt, Befriedigung aus dem Schiffsvermögen zu suchen. Hierin erschöpft sich das Recht der Schiffsgläubiger; namentlich haben sie keinen Anspruch auf den Besitz des ihnen haftenden Schiffes. [1]) Die Befriedigung des Schiffsgläubigers aus dem Schiff und der Fracht erfolgt nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften. Es bedarf somit der Schiffsgläubiger, — wenn er nicht etwa in der Lage ist, gegenüber einer obligatorischen Klage des Schiffseigners, welcher eine Forderung zugrunde liegt, die demselben Schiffsvermögen angehört, die ihm zustehende Schiffsgläubigerforderung compensando geltend zu machen, — zur Realisierung seines Pfandrechts stets eines vollstreckbaren Titels. Er wird zu dessen Erlangung den Weg der Klage betreten müssen. [2])

Der Schiffsgläubiger muß den gegenwärtigen (zur Zeit der Klageerhebung) Schiffseigner [3]) beziehungsweise Besitzer des Schiffes, nicht etwa denjenigen, der zur Zeit der Entstehung seines Rechtes Schiffseigner war, belangen. Regelmäßig muß sich somit der Eigentümer des Schiffes die Geltendmachung der Schiffsgläubigerrechte gefallen lassen. Nur wenn die Verwendung des Schiffes ihm gegenüber eine widerrechtliche war, und der Gläubiger hiervon bei Begründung seiner Forderung Kenntnis gehabt hat, oder nur infolge grober Fahrlässigkeit nicht hatte, findet nach § 2 Abs. 2 B. Sch. G. hiervon eine Aus-

---

[1]) Vergl. hierzu Ehrenberg S. 112 und 118. Mittelstein S. 424. Mittelstein: Schiffspfandrecht S. 187. Pferdmenges S. 22, u. a.

A. A. Boyens I. S. 190, Schaps S. 82, die wegen angenommener dinglicher Natur des Schiffsgläubigerrechts das Gegenteil behaupten.

[2]) Als provisorische Sicherungsmaßregeln seien hier das durch Sicherheitsleistung abwendbare Zurückbehaltungsrecht des Bergers, die Arrestierung des Schiffes, sowie gerichtliche einstweilige Verfügung über streitige Gegenstände des Schiffsvermögens genannt.

[3]) Im Seerecht kann die Klage auch immer gegen den Schiffer gerichtet werden.

nahme statt. Verfolgt demnach ein Schiffsgläubiger sein Pfandrecht gegen einen andern als den Eigentümer (§ 103 Abs. 2 B. Sch. G.), so kann in diesem Falle letzterer die Durchführung durch die Exekutionsinterventionsklage hindern.

In dem einen Falle, daß es sich um den Anspruch auf Berge- oder Hilfslohn handelt, kann die Klage auch gegen den derzeitigen Schiffer gemäß § 97 Abs. 2 B. Sch. G. gerichtet werden. Für die etwa persönliche Klage des Schiffsgläubigers ist Beklagter immer der Schiffseigner, niemals der Schiffer.

In der Klagebegründung hat der Kläger wie bei jeder Forderungsklage die Entstehung — den Rechtsgrund — seines Anspruchs zu behaupten, und ferner darzutun, weshalb er ihn gegen den beklagten Schiffseigner geltend mache. Er muß demnach dartun, daß der Beklagte das verhaftete, in Anspruch genommene Schiffsvermögen unter sich hat und die eventuell in Anspruch genommenen Gegenstände zum Schiffsvermögen gehören. Es würde keine hinreichende Klagebegründung sein, wenn der Kläger nur den Schiffseigner, nicht aber auch das von seinen mehreren allein in Betracht kommende Schiffsvermögen bezeichnen würde.

Der Klageantrag geht auf Verurteilung des Beklagten zur Zahlung des Betrages der Schiffsgläubigerforderung nebst Zinsen und Kosten und auf eventuelle Befriedigung aus dem Schiffsvermögen, d. h. er enthält den Antrag, die Beschränkung der Zwangsvollstreckung auf das Schiffsvermögen auszusprechen. Bei etwaigem Fehlen dieses letzten Antrages ist die Beschränkung der Zwangsvollstreckung auf das fragliche Schiffsvermögen von Amtswegen in den Urteilstenor aufzunehmen.

Neben dem allgemeinen Gerichtsstand des Beklagten sind als besondere Gerichtsstände die der §§ 6 und 97 B. Sch. G. gegeben [1]). Es kann demnach die Klage auch bei dem Gericht des Heimatsortes und im gegebenen Falle bei dem Gericht, in dessen Bezirk die Bergung oder Hilfeleistung stattgefunden hat, erhoben werden, und zwar gehören bei Landgerichten die Ansprüche der Schiffsgläubiger vor die Kammern für Handelssachen gemäß § 101 No. 3 G. V. G. Endlich wird auch allgemein mit dem Hans. O. L. G. angenommen, daß der Schiffs-

[1]) Auch mit persönlichen Klagen des Schiffsgläubigers kann der Schiffseigner am Gerichte des Heimatortes belangt werden.

gläubiger sein Recht auch dort klagend geltend machen kann, wo das von ihm in Anspruch genommene Schiffsvermögen sich zur Zeit der Klageerhebung befindet.

Die Zwangsvollstreckung erfolgt in registrierte Schiffe gemäß §§ 162 ff. Zw. G., in nicht registrierte nach den Grundsätzen über die Pfändung beweglicher Sachen §§ 803 ff. C. P. O.

Die Fracht wird gemäß § 828 ff. C. P. O. gepfändet.